Münster 1937_No 15 Phil DiSS

Geographie

Die Verkehrsstellung des Persischen Golfes.

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät der
Westfälischen Wilhelms-Universität
zu Münster

vorgelegt von
Mathilde Kayser
geb. Hunnius
aus Hagen.

1936

Druck: Heinrich Pöppinghaus o. H.-G., Bochum-Langendreer.

Tag der mündlichen Prüfung: 25. Mai 1935.

Dekan: Herr Professor Dr. Trier.
Referent: Herr Professor Dr. Mecking.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547211_0045

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkung 1

Einleitung: Überblick über die allgemeine Geographie des Persischen Golfes und seiner Küsten 2

I. Die frühere Weltverkehrsstellung des Persischen Golfes 14

A. Altertum und Mittelalter 14

B. Die Zeit der Eroberung durch westeuropäische Mächte 19

C. Herabsinken der Bedeutung 22

II. Bewertung der naturgegebenen Durchgangslage des Persischen Golfes 24

A. Weltverkehrslage auf dem Weg Europa—Indien 24

B. Durchgangslage; insbesondere im Anschluß an die Bagdadbahn 25

C. Schnellverkehrsweg im Vergleich mit dem Suezweg und den Überlandbahnprojekten . . . 28

III. Die geopolitische Lage des Persischen Golfes und ihre Auswirkungen 33

A. Die geopolitische Lage 33

1. Zentrallage im Nahen Orient 33

2. Lage auf der vorderasiatischen Landbrücke zwischen Afrika und Asien 34

3. Mittelstellung zwischen dem russisch-sibirischen Binnenlandreich und dem britisch-indischen Ozeanreich 35

B. Die politischen Auswirkungen 37

1. Britische Interessen und Erfolge 37

2. Russische Interessen 40

3. Deutsche Interessen 41

4. Interessen anderer Länder 44

5. Die Auswirkungen des Weltkrieges . . . 45

Seite

IV. Die heutige Verkehrsstellung des Persischen Golfes 47

A. Neuere Antriebskräfte 47

1. Erschließung und Ausbeutung des südpersischen Erdölgebietes 47

2. Einführung des modernen Schnellverkehrs . 49

3. Erwachendes Interesse des Orients für Verkehrsfragen 50

B. Gestaltung und Erscheinungen des heutigen Verkehrs 52

1. Schiffbarkeit 52

2. Häfen 54

a) Allgemeine Wertung der Hafenverhältnisse 54

b) Die einzelnen Häfen 55

α) Basra 55

β) Die Häfen der persischen Küste . . 58

γ) Die Häfen der arabischen Küste . . 69

δ) Zusammenfassung 76

3. Ein- und Ausfuhr 76

4. Einheimischer Küstenverkehr 80

5. Durchgangs- und Überseeverkehr . . . 81

a) Der neu entstandene Überlandverkehr . 81

b) Überseeischer Schiffsverkehr 83

α) Schiffahrtslinien 83

β) Trampschiffverkehr 89

γ) Tankschiffverkehr 90

c) Flugverkehr 92

d) Nachrichtenverkehr 95

V. Die zukünftige Verkehrsstellung des Persischen Golfes 98

A. Allgemeine Beurteilung 98

B. Weitere Antriebskräfte 98

1. Steigerung der Ölausfuhr 98

2. Die wirtschaftliche Entwicklung Persiens . 100

3. Englands Bemühungen um den wirtschaftlichen Aufstieg Iraks 100

4. Zunahme des Durchgangsverkehrs . . . 102

a) Bahnprojekt Haifa-Bagdad 102

b) Erweiterung des Flugverkehrs . . . 103

Zusammenfassung 104

VORBEMERKUNG.

Das in der vorliegenden Arbeit behandelte Problem ist in Deutschland lange nur wenig beachtet worden. Man begann sich hier erst in neuerer Zeit für den Persischen Golf zu interessieren, als er weltpolitische Bedeutung erlangte. Aus diesem Grunde konnte ich mich bei der Bearbeitung nicht auf die umfangreiche, meist englische Literatur beschränken. Daher habe ich neben den bis dahin vorhandenen Statistiken, Jahres- und Konsulatsberichten auch die Tagespresse und das Zeitschriftenmaterial bis zum Jahre 1934 einschließlich zur Auswertung herangezogen, die ich in den ausgezeichnet eingerichteten Sammlungen des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs einsehen durfte, wo mir von allen Seiten größtes Entgegenkommen und freundlichste Hilfe zuteil wurden. Sodann konnte ich in der Hamburger Commerzbibliothek u. a. auch die englischen Parlamentsakten benutzen und erhielt zuvorkommende mündliche Auskunft von Herrn Ferd. Haller, Direktor der Hamburg-Amerika-Linie, von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa", sowie von den Hamburger Firmen Theodor u. F. Eimbcke und Robert Wönckhaus & Co., die mir fast alle auch Material überließen.

Die Literatur älteren Datums ist nicht von der Bearbeitung ausgeschlossen, denn eine eingehende Behandlung ließ die Einbeziehung eines weiten Zeitraumes notwendig erscheinen.

Die Schreibung der Ortsnamen entspricht im Interesse einer einheitlichen Schreibweise dem „Handbuch für den Persischen Golf". Wie verschieden häufig die Namen infolge der vielen im Golf vorherrschenden Mundarten und der anderssprachigen Autoren geschrieben werden, geht deutlich aus folgendem Beispiel hervor: Buschehr, Bûschehr, Buŝehr, Buschir, Bushire, Buschär, Bûschar, Abuschähr und Abu Schehr sind Schreibweisen für ein und dieselbe Ortsbezeichnung.

Leider ist der Bereich des Persischen Golfes, wie der Nahe Orient überhaupt, noch kaum und unvollkommen durch Statistiken erfaßt. Da die wenigen vorhandenen in fremden Sprachen erschienen sind, wurden, um den Überblick zu erleichtern, die vorkommenden Werte in deutsche umgerechnet.

Die Bearbeitung selbst habe ich im großen und ganzen auf den Persischen Golf beschränkt und nicht wie eine große Anzahl von Verfassern auf den Golf von Oman, seine südöstliche Fortsetzung, ausgedehnt. Nur gelegentlich, wo es unumgänglich schien, ist auf ihn hingewiesen.

EINLEITUNG:

Überblick über die allgemeine Geographie des Persischen Golfes und seiner Küsten.

Als Grundlage für das Verständnis der behandelten Probleme ist eine knappe Einführung in die allgemeinen geographischen Erscheinungen des Persischen Golfes erforderlich, mit Ausnahme von Wirtschaft, Handel, Verkehr und politischen Verhältnissen, die das Thema unmittelbar berühren.

Der uns als Persischer Golf geläufige Meeresteil lag im Zentrum der Alten Welt und war ihr seit den ältesten Zeiten bekannt. Die Araber nannten und nennen ihn noch heute Bahr al Faris und die Perser Bahr-i-Musandim. Er wurde außerdem mit den verschiedensten Namen bezeichnet, bis sich die arabischen Geographen für die Benennung Persischer Meerbusen entschieden [1]), welchen Namen er seit mehr als 2000 Jahren bis heute beibehalten hat, obwohl man ihn in bezug auf die ihn vorwiegend befahrenden bzw. beherrschenden Völker eigentlich Arabischen oder Englischen Golf nennen müßte.

Der Indische Ozean streckt den Persischen Golf wie einen Arm in nordwestlicher Richtung weit in das vorderasiatische Festland hinein. Er ist ein schlauchförmiger, von NW nach SO gerichteter Meerbusen [2]) und liegt eingekeilt in den großen Wüstengürtel der Erde.

Die Grenzen seines Gebietes sind leicht eindeutig festzustellen. Es sind im S und W die arabische Halbinsel, im N Irak und teilweise Persien und im O wieder Persien und die Straße von Hormus, die den Übergang vom Persischen Golf zum Golf von Oman darstellt.

Der Meerbusen erstreckt sich zwischen 48° und 57° O. L. und zwischen 30° und 24° N. B. Er läßt sich in zwei Hauptteile trennen, in den breiteren südlichen und den schmaleren, langgezogenen nördlichen mit seinen annähernd parallel laufenden Küsten. Seinen Flächeninhalt errechnete ich zu 233 900 qkm [3]),

---

1) Funke: Zur Geographie des Persischen Meerbusens, S. 569 f. F. ist der glaubhaften Ansicht, daß sich die morgenländischen Geographen zu dieser Bezeichnung entschlossen hätten, weil die persische Küste doppelt soviel Häfen aufwies wie die arabische.

2) Dies analog dem Roten und dem Adriatischen Meer. (Auf eine auffallende Übereinstimmung mit dem letzteren wird noch häufiger zu achten sein.)

3) Die allein zweifelhafte südöstliche Grenzlinie ist dabei von Ras (= Kap) Musandam über die Inseln Larek und Hormus zur persischen Küste hin gezogen.

einen Wert, der dem von Schott berechneten am nächsten kommt[4]). Mit dieser Flächengröße erweist sich der Persische Golf als nahezu so groß wie die Ostsee ohne den Bottnischen und Finnischen Meerbusen und ungefähr doppelt so groß wie das Adriatische Meer.

Der Persische Golf ist ein seichtes, landumschlossenes Ingressionsmeer, über dessen Entstehung und Aufbau noch wenig bekannt ist[5]). Er liegt im „Zentrum eines ganz Mesopotamien, Arabien und Syrien umfassenden Senkungszirkus, unmittelbar an der Außengrenze der eurasiatischen Faltenregion gegen die arabisch-afrikanische Schollenregion“[6]) und bildet die eigentliche naturgegebene Grenze zwischen Afrika und Asien. Im Miozän bewirkte ein starker Horizontaldruck von O her die Aufwölbung der südiranischen Zagrosketten, die an der SW-Flanke eine Senkung zur Folge hatte. Diese Phase in der Entstehung des Persischen Golfes bezeichnet Schott charakteristisch als eine „Vortiefe“[7]). Im SO blieb das Musandam-Massiv als Trennungsbarriere vom Indischen Ozean bestehen, bis deren Durchbruch wahrscheinlich im Pliozän erfolgte, womit das Wasser des Ozeans ungehemmten Zutritt hatte und die Depression ausfüllen konnte. Von den so untermeerisch gewordenen Faltenzügen schauen nur noch die höchsten Gipfel als Inseln hervor (z. B. Kischm oder Larek). Etwa früher aufgetretene vulkanische Erscheinungen sind noch nicht genügend erforscht. Jedoch wird angenommen, daß zahllose Inseln vulkanischen Ursprungs im S des Golfes aus der nachmiozänen Zeit stammen[8]).

Durch das Eindringen des Meeres und durch die ungeheure Anschwemmungstätigkeit des Schatt el-Arab, des Hauptmündungsarmes des vereinigten Euphrat und Tigris, wurden die untermeerischen Formen teils ausgefüllt und eingeebnet. So hat sich das seichte Ingressionsmeer herausgebildet, über dessen Bodenformen infolge unzureichender Lotungen noch keine gründliche Kenntnis besteht[9]). Jedoch lassen sich mit Hilfe

4) Schott: Der Salzgehalt des Pers. Golfes und der angrenzenden Gewässer, S. 297; vgl. auch die Tabelle über alle, abgesehen von Schott, bisher bestimmten Werte bei Funke: Zur Geogr. d. Pers. Meerbusens, S. 571, die allerdings fast durchweg wohl etwas zu hohe Zahlen aufweist.

5) Eine entsprechende Feststellung über die geographischen Kenntnisse des Persischen Golfes wird leider häufig zu wiederholen sein. Es bedarf noch gründlicher Forschungen, um das heute so wichtig gewordene Gebiet anderen, genauer bekannten annähernd gleichzustellen.

6) Blanckenhorn: Syrien, Arabien und Mesopotamien, S. 55.

7) Schott: Geographie des Pers. Golfes und seiner Randgebiete, S. 29. Ihre Ausdehnung nimmt er in diesem Stadium bis mindestens 400 km nördlich von Fao an.

8) Genthe: Der Persische Meerbusen, S. 45 f.

9) Die Anfang des vorigen Jahrhunderts von britischen Seeoffizieren in häufiger Folge ausgeführten und bei der Herstellung von Seekarten verwendeten Messungen sind später leider nicht mehr so gründlich fortgeführt worden.

der vorhandenen Karten die Hauptzüge der Tiefenverhältnisse und damit der Bodenformen herausstellen [10]). Der sehr seichte Persische Meerbusen liegt in seiner vollen Ausdehnung auf dem Festlandschelf, denn die 200 m-Isobathe bleibt ganz außerhalb seines Bereichs im Gegensatz zum Roten Meer, das eine fast durchgehende Rinne von 1000—2000 m Tiefe aufweist. Mit einer mittleren Tiefe von 25 m [11]) muß der Persische Golf als das flachste aller Mittelmeere gelten. Die Isobathen scharen sich an der persischen Küste dicht zusammen. Infolgedessen erstrecken sich die relativ bedeutenden Tiefen von 50—70 m als langgezogene Rinne dicht an dieser Küste entlang. Demgegenüber ziehen sich auf der arabischen Seite die Isobathen weit auseinander, so daß sich in weitem Umkreis von dieser Küste nur Tiefen von höchstens 35 m finden und hier, besonders im südlichsten Teil, häufig Seichtheiten und Untiefen auftreten, die wesentliche Auswirkungen auf die Schiffahrt haben, wie unten (Abschn. IV, B, 1) zu zeigen sein wird. Größere Tiefen, die mehr als 100 m erreichen, treten nur in der Straße von Hormus auf, dicht bei der Musandam-Halbinsel. Besonders seicht wird der Golf natürlich im Norden in der Anschwemmungszone des Schatt el-Arab, wo die Tiefen bis auf 10 m und weniger herabsinken.

In der besonders seichten Zone des südlichen Teiles des Persischen Golfes befindet sich eine unendliche Menge von kleinen Inseln und oft nur Klippen [12]), sowie eine endlose Zahl von Korallenbänken und Riffen. Auch in anderen Teilen weist der Golf eine nicht unerhebliche Anzahl von Inseln auf. Unter diesen ist besonders hervorzuheben eine Inselschnur, die sich an der persischen Küste, südlich von Ras Nabend, entlangzieht und deren größte, Kischm, 1600 km mißt. Wilson, der achtzehn Jahre am Golf zugebracht hat, teilt die Inseln nach ihrem physischen Charakter in zwei Gruppen ein [13]): in die felsigen und steilen Inseln auf der persischen, und in die flachen und korallinen Inseln auf der arabischen Seite eine Einteilung, die sich aus der Entstehungsgeschichte rechtfertigt. Besonders bemerkenswert ist außerdem die Gruppe der Bahrein-Inseln, die ein vom arabischen Festland losgelöster Teil zu sein scheint.

Die Betrachtung der Küstengestaltung des Persischen Golfes ist von besonderer Wichtigkeit, da eigentlich alle Verkehrserscheinungen irgendwie mit ihr im Zusammenhang stehen. Im großen und ganzen lassen sich drei verschiedene

---

10) Deutsche Seekarten: Nr. 296, 347 u. 348. Britische Admiralitätskarten: Nr. 753 u. 5011.

11) Lesch: Arabien, S. 25.

12) Ihre Zahl ist bis heute noch nicht genau festgestellt.

13) Wilson: The Persian Gulf, S. 5.

Typen von Küsten unterscheiden, deren Gesamtlänge 2 840 km beträgt, von denen auf die persische Küste 700, auf die arabische 1900 und auf die irakische nur 240 km entfallen [14]). Die persische Küste, mit den steilen Zagrosketten, die bis 4000 m ansteigen und sich wie eine hohe Mauer in Längserstreckung am Golf hinziehen, ist eine eindeutige Steil- und Längsküste des sogenannten Dalmatinischen Typus, die sich parallel dem Verlauf der binnenländischen Gebirgsketten erstreckt und außerordentlich verkehrsfeindlich in Erscheinung tritt. Im nördlicheren Teil ist ihr bis Buschehr eine schmale Küstenebene von verschiedener Breite vorgelagert, die feucht und sumpfig ist. Daran anschließend tritt das Gebirge ganz dicht ans Meer heran bis Lingah, von wo aus die Küste in eine große, nach NO gerichtete Bucht einbiegt und wieder von einer Sumpfebene vorgelagert ist [15]).

In scharfem Gegensatz zu der persischen Steilküste steht die fast dreimal so lange arabische Küste, die als typische Tafellandküste bezeichnet werden muß. Sie ist unregelmäßig und grob in große Buchten gegliedert und macht einen öden und monotonen Eindruck mit den flachen, kahlen und sandigen Küstenstrecken, die nur hier und da von niedrigen Erhebungen vulkanischen Ursprungs und Sandsteinfelsen, sowie von vereinzelten, kleinen Palmenhainen unterbrochen sind. Von der Koweit-Bucht im NW des Golfes verläuft diese Küste fast geradlinig bis Katif, wo sie in die nach S zugespitzte Bahreinbucht umbiegt, in der die gleichnamigen Inseln liegen. Dann geht sie in die flache, sandige Halbinsel el Katr über, um von ihr aus in einer großen Bucht weit nach S zu greifen, die in nordöstlicher Richtung ihr Ende in Ras Musandam findet. In dieser tief in die arabische Halbinsel hineinragenden Ausbuchtung fällt eine außerordentlich weitgehende Verzipfelung und Zerschneidung des Küstengestades ins Auge. Hier finden sich Halbinseln, Haken und Nehrungen, und eine Unmenge von Krieks und Lagunen greifen tief und verzweigt ins Land hinein. Es ist leicht verständlich, daß dieses Piratenküste genannte, schlupfwinkelreiche Gestade Seeräubern ein günstiges Versteck darbot. Diese Küste bildet die nordwestliche Begrenzung der gebirgigen, dreieckigen Musandam-Halbinsel, die Schott sehr treffend als „Wahrzeichen" [16]) am Eingang des Golfes bezeichnet hat. Die nördlichste Spitze dieser Halbinsel, Ras Musandam, erhält ihre charakteristische Form durch zwei fjordartige Ein-

---

14) Schott: S. 13.

15) Der in Persien gereiste Geologe Stahl schreibt ihre Bildung vorwiegend den seltenen, aber intensiven atmosphärischen Niederschlägen in Verbindung mit Windwirkung, Einfluß der Dünenbildung und Abwesenheit der Pflanzendecke zu. Stahl: Persien, S. 27.

16) Schott, S. 15.

buchtungen, die Elphinstone- (im W) und die Malcolmsbucht (im O).

Den dritten Küstentyp bildet im N die irakische Schwemmlandküste, die nur den zwölften Teil der Gesamtküstenlänge des Persischen Meerbusens beansprucht, die aber, wie sich zeigen wird, trotz dieser geringen Ausdehnung die bedeutendste Küstenzone des ganzen Golfes darstellt. Sie ist durch die ungeheuer starke Sinkstofführung des Euphrat und Tigris (besonders der Tigris führt infolge der Schneeschmelze in den armenischen Bergen erhebliche Mengen Sedimentbestandteile mit sich) in fortgesetzter Verlagerung und Verlandung begriffen. Die Küste rückt meerwärts mit großer Schnelligkeit jährlich um 25 m [17]) vor, so daß der ganze Persische Meerbusen einer allmählichen, aber sicheren Zuschwemmung ausgesetzt ist. Noch in historischer Zeit kann man feststellen, daß die beiden Flüsse viele Kilometer weiter nordwärts getrennte Mündungen hatten [18]). Die vorwiegend aus ozeanographischen Gründen stetig weiter westwärts wandernde Deltazone des Schatt el-Arab besteht aus feinstem Schlick. Eben, oft überschwemmt und sumpfig ist sie durchzogen von acht verschiedenen seichten Mündungsarmen (Chors) [19]), deren bedeutendster der Schatt selbst ist.

Mitten im heißen Trockengürtel der Erde gelegen, ist der Persische Golf geradezu als ein Wärmespeicher bekannt, ebenso wie das berüchtigte Rote Meer. Obwohl bisher nur in den wenigsten Küstenorten langjährige Beobachtungsreihen bestehen, hat die klimatologische Forschung schon erfreuliche Fortschritte gemacht [20]).

Im Frühjahr und Sommer tritt bezüglich der Lufttemperatur eine Bevorzugung der persischen Küste ein im Gegensatz zum Herbst und Winter; im Februar hat Bahrein z. B. eine Lufttemperatur von 16° und Lingah dagegen eine solche von 20° [21]). Das Temperaturminimum liegt im Januar und das Maximum im August. Die Jahresamplitude beträgt im Mittel 15—20° und weist eine Zunahme von SO nach NW hin auf. Die durchschnittlich drei Monate anhaltende Hitze mit einem Monatsmittel von 30° ist für die Einwohner unerträglich, besonders

17) Uhlig: Mesopotamien, S. 403, stimmt fast mit Hesses Angabe von 29 m (Mesopotamien, S. 35) überein. Genthe, a. a. O., S. 62, und Banse: Die Türkei, S. 242, geben beide rd. 50 m an, was aber zu hoch gegriffen scheint.

18) Morgan: Mission scientifique en Perse, B. III, 1, S. 76.

19) Englische Generalstabskarte: Nr. 2563: Lower Mesopotamia between Baghdad and the Persian Gulf.

20) Vgl. Schott's ausgezeichneten Aufsatz: Ozeanographie und Klimatologie des Persischen Golfes und des Golfes von Oman, in dem er eine eingehende Auswertung von Schiffsbeobachtungen gibt.

21) Genaueres vgl. auch weiterhin ebenda, S. 14 ff.

auf der arabischen Seite. Aber die Berichte von Reisenden, die z. B. Temperaturen von 75° angeben und die Einwirkung der Hitze auf den Menschen unglaublich drastisch schildern [22]), sind nach den obigen Angaben doch als stark übertrieben anzunehmen.

Zu der großen Hitze gesellt sich die hohe relative Feuchtigkeit, die das Leben am Golf erst recht schwer ertragbar gestaltet, insbesondere für Europäer, da die große Luftfeuchtigkeit die Verdunstung des Schweißes verhindert und damit den Menschen keine Abkühlung verschafft [23]). Die Feuchtigkeit der Luft erreicht in den Monaten Dezember und Januar ihr Maximum; ihr Minimum im Mai und Juni. Diese drückende Schwüle, die auf See noch viel lästiger wird, läßt den Aufenthalt in den Küstenorten unerträglich erscheinen, wenn in ihnen auch tatsächlich niedrigere Temperaturen vorherrschen als viel weiter landeinwärts.

Genau über dem Persischen Meerbusen lagert ein Tiefdruckkern, der Luftmassen aus dem Azorenhoch heranzieht [24]), sodaß während des ganzen Jahres Winde aus NW vorherrschen. Wenn sie im Sommer stärker auftreten, werden sie von den Arabern als „Schamal" bezeichnet. Im Winter gesellen sich zu diesen Winden andere aus SO und S (von den Arabern „Scharki" genannt [25]), welche die unten erwähnten Regen mitbringen. Oft herrscht diesige Luft vor, da die NW-Winde feinen Staub aus Mesopotamien mit sich führen, ebenso wie die auf der arabischen Seite auftretenden Samume [26]), die heißen Wüstenwinde.

Der Bereich des Persischen Golfes gehört zu den niederschlagsarmen Gegenden der Erde. Regional ist die Zone noch dem Winterregengebiet des Mittelmeeres zuzuordnen. Das vorderindische Monsunklima reicht nicht mehr in diese Gegend hinein; in der Straße von Hormus ist die Scheidelinie zwischen dem südeuropäisch-mittelmeerischen und dem vorderindischen Klimabereich zu sehen. Die Niederschläge fallen nur in Form von Regen; Schneefall kommt vermutlich nie vor, mindestens aber ist er ungeheuer selten [27]). Die niedergehenden Regenmengen sind minimal. Mit einem Jahresmittel von 317 mm (Buschehr) ist die persische Küste noch weit bevorzugt vor der ungewöhnlich trockenen arabischen, die im Jahresmittel einen

22) Z. B. Tzschirner: Streifzüge um den Persischen Golf, S. 91: „Die Lungen drohen zu ersticken und die Herzen zu platzen."

23) Banse: Der arabische Orient, S. 84.

24) Lesch: a. a. O., S. 30.

25) Schott: S. 43.

26) Curzon: Persia and the Persian Question, II. Bd., S. 466.

27) Wilson: A Periplus of the Persian Gulf, S. 257. Hier werden allerdings geringe, äußerst seltene Schneebeobachtungen erwähnt.

Niederschlag von nur 83 mm (Bahrein) aufweist. Diese Regen gehen in den Monaten November und März in Gestalt von kurzen, heftigen Schauern nieder und entstehen an der SO- und S-Seite kleiner, vom Mittelmeer in südöstlicher Richtung herüberwandernder Tiefdruckgebiete. Tau tritt recht häufig und stark auf [28]). Sein Maximum liegt im Sommer, sein Minimum im Winter. Von einer Bewölkung ist kaum zu sprechen. Der Persische Golf rechnet zu der wolkenlosen Zone der 30er Breiten über dem Wüstengürtel der Erde. Er ist eins der sonnenscheinreichsten Gebiete des Erdballs, auf das die Sonne Monat für Monat unbarmherzig von einem ewig blauen Himmel herabbrennt.

Die Wassertemperaturen des Golfes sind im allgemeinen im Sommer niedriger und im Winter höher als die der Luft und weisen erhebliche jährliche Schwankungen auf [29]). Im übrigen zeigt sich auch hier ein Unterschied zwischen der persischen und der arabischen Seite. Diese Tatsache scheint überhaupt eine auffallende Eigentümlichkeit der meisten Naturbedingungen im Persischen Meerbusen zu sein. Zu allen Jahreszeiten, außer im Sommer, wo das Wasser in allen Randgebieten des Golfes, abgesehen vom nördlichsten Teil, eine Temperatur von etwas mehr als 30° aufweist, ist das Wasser auf der persischen Seite stärker erwärmt als auf der arabischen. Aus dem Verlauf der Isothermen ergibt sich, daß das durch die Straße von Hormus hereindringende warme Ozeanwasser an der persischen Küste in nordwestlicher Richtung entlangströmt, hingegen das kältere, vom Schatt el-Arab kommende Wasser nach SO hin der arabischen Küste parallel läuft. Februar und August sind die Monate des Temperaturminimums bzw. -maximums.

Das relativ kleine Gebiet des Golfes hat so schon ein eigenes System einer Oberflächenströmung [30]), das von verschiedenen Faktoren abhängig ist, von dem durch die Hormusstraße hereinkommenden Ozeanwasser, von den stetigen, nordwestlichen Winden, von den Auswirkungen der Erdrotation und von der Dichte- und Salzgehaltsverteilung (s. unten). So entstehen Strömungen, die den Golf entgegen dem Uhrzeigersinn umkreisen. Abgesehen davon kommen nur an einer Stelle sogenannte Stromkabbelungen vor, und zwar in der Straße von Hormus, welche von den Strömungen hervorgerufen werden, die durch die Enge des Weges in Verbindung mit den Gezeiten entstehen. Die letzteren sind äußerst verwickelt und wissenschaftlich noch

28) Der Taufall wird als überraschende Tatsache in allen Schiffs- und Reiseberichten besonders hervorgehoben.

29) Vgl. genauere ozeanographische Angaben bei Schott: Ozeanograph. u. Klimatologie d. P. G., S. 7—12.

30) Vgl. die beiden Karten im Hdbch. für den Persischen Golf, S. 18.

nicht genau erfaßt. Jedenfalls reicht der Wechsel zwischen Ebbe und Flut 96 km [31]) weit in den Schatt el-Arab hinein.

Im Salzgehalt weist der Meerbusen eine starke Konzentration auf, die meist 40% erreicht. Diese läßt sich erklären durch die geringe Süßwasserzufuhr durch Flüsse (s. weiter unten) und durch die von der beträchtlichen Hitze hervorgerufene starke Verdunstung des Golfwassers. Aus dem NS-Verlauf der Isohalinen, die sich östlich von der Schatt el-Arab-Mündung dicht zusammendrängen, erkennt man den Einfluß der Süßwassermengen von Euphrat und Tigris auf die Salzgehaltsverteilung. Er ist besonders stark während der vermehrten Zufuhr zur Zeit der Schneeschmelze in den armenischen Gebirgen im Frühjahr. Durch diese Flüsse wird ungefähr die Hälfte der Fläche des Golfes in ihrem Salzgehalt um 1—1,5% [32]) herabgesetzt, natürlich besonders auf der arabischen Seite, wohin das Schattwasser sich ja ausdehnt.

Die Dichtewerte betragen infolge der bedeutenden Temperaturschwankung 1,02500 im Sommer und 1.02850 im Winter. Über die Farbe des Wassers gibt es noch keine genaueren Angaben; lediglich P h i l b y [33]) macht eine Andeutung, indem er von grünen Fahrrinnen und der rötlichen Bahreinbucht berichtet. Damit ist aber nichts über die Farbe in den Regionen der größeren Tiefen ausgesagt.

Entsprechend den geringen Niederschlägen in der Golfregion spielt die H y d r o g r a p h i e in den Küstengebieten eine unbedeutende Rolle, insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrsförderung. Vor allem die arabische Seite ist recht benachteiligt. Sie weist auch nicht einen einzigen, noch so kleinen Flußlauf auf. Man kann allenfalls die Wadis der arabischen Ostabdachung erwähnen, die als Trockentäler nur nach den außerordentlich seltenen, anhaltenden, heftigen Regengüssen Wasser führen. Es sind nur zwei Wadis vorhanden, die auf Karten größeren Maßstabes überhaupt nicht angegeben sind. Wadi Ermek, das bei Basra in den Schatt el-Arab mündet und Wadi Sahaba, das im O der Halbinsel el Katr den Golf erreicht. Dagegen ist Grundwasser an der ostarabischen Küste erstaunlicherweise nicht allzu selten, tritt doch der Grundwasserspiegel an der Hasaküste, auf der Insel Bahrein und sogar im Meere selbst zutage [34]).

Demgegenüber nimmt die persische Küste schon eine etwas bevorzugtere Stellung ein mit einer kleinen Anzahl von kurzen Bächen und Flüßchen (Rud genannt). Diese sind aber

31) F e h l i n g e r: Schiffahrt auf den mesopotamischen Flüssen, S. 239.
32) S c h o t t: Der Salzgeh. d. P. G. u. d. angr. Gewässer, S. 297.
33) P h i l b y: Das geheimnisvolle Arabien, I. Bd., S. 19.
34) C h e e s m a n: From Ocair to the Ruins of Salwa, S. 323.

sämtlich für jegliche Schiffahrt vollständig ungeeignet, da sie als Gebirgsflüsse mit mehr oder weniger reißendem Gefälle auftreten und nur nach dem Fall der geringen Niederschläge oder infolge der Schneeschmelze in den iranischen Gebirgsketten viel Wasser führen. Von NW nach SO sind von ihnen acht namentlich zu nennen: Dscherrahi, Tab, Schapour, Mend (der größte), Nabend, Dargabind, Hilleh und Schur. Außer diesen Rinnsalen weist die persische Küste nur einen einzigen schiffbaren Fluß auf, den Karun [35]), der eigentlich schon mehr dem Euphrat-Tigris-System zuzurechnen ist. Dieser Fluß ist für Persien eine nicht zu unterschätzende Verkehrsader, der beste Zugangsweg, sozusagen das von S her weit geöffnete Tor zu dem wirtschaftlich bedeutenden Zentral- und Nordpersien. Sein viel gewundener Lauf kommt aus den Bergen Arabistans und zieht sich in Mäandern durch die nach ihm benannte Ebene. Bei Mohammera mündet er in den Schatt el-Arab, wohin ihn schon seit mehreren 100 Jahren der künstliche Hafarkanal führt. Kurz vor diesem trennt sich der Bahmischir zum Golf hin ab, der wohl die frühere Mündung des Karun darstellt. Eine durchschnittliche Tiefe von etwas mehr als 1 m erlaubt das ganze Jahr hindurch Schiffahrt bis Ahwas. Hier tritt eine Anzahl von Stromschnellen auf, welche durch die ersten mäßig hohen Vorberge der Gebirgsketten hervorgerufen und durch eine Straßenbahn umgangen wird. Oberhalb dieses Hindernisses wird die Flußschiffahrt weiter bis Dar-i-Khasineh (südöstlich von Schuschter) fortgeführt. So sind im ganzen 250 km des Karunlaufes schiffbar [36]).

Der wichtigste Zufluß des Golfes ist der Schatt el-Arab. Ohne ihn würde der Golf eine Art Sackgasse darstellen. Heute beginnt er bei Korna, wo sich die beiden großen Ströme des mesopotamischen Tieflandes vereinigen, der verwilderte Lauf des Euphrat und der durch seine zahlreichen Nebenflüsse wasserreichere Tigris, beide weit hinauf schiffbar. Der Schatt ist mehr als 1 km breit, um ab Fao eine Breite von 5–7 km zu erreichen und ganz allmählich in das offene Meer überzugehen [37]). Aber erst unterhalb von Mohammera, nachdem er den Karun aufgenommen hat, beginnt er in ein breites Delta auszuladen mit acht verschiedenen Mündungsarmen, deren wichtigste außer dem Schatt selbst und dem Bahmischir Chor Bubian, Chor Abdulla und Chor Musa sind [38]). Der Fluß ist starken und steten Veränderungen unterworfen infolge der ungeheuren Sedimentführung, die zusammen mit den Schlammen des Karun einerseits zur

35) Er ist zugleich der einzige schiffbare Fluß ganz Persiens.

36) Schweer: Die türkisch-persischen Erdölvorkommen, S. 112; Hdbch. f. d. P. G., S. 249.

37) Uhlig: Mes., S. 351; Hesse: Mes., S. 31.

38) Vgl. die britische Admiralitätskarte: Nr. 1235 Mouth of the Euphrates, Shatt al Arab and Bahmischir River und die deutsche Seekarte, Nr. 347.

Bildung von großen, flachen, vorgelagerten Inseln wie Bubian und Abadan führte und andererseits die Entstehung von zwei Barren zur Folge hatte. Diese machten sich, obwohl aus weichem, feinstem Schlamm und Schlick bestehend, als ungeheuer hinderlich für die Schiffahrt bemerkbar. (Näheres über die Barrenfrage s. Abschn. IV, B, 1).

Die bisher geschilderten Bedingungen sind der Pflanzenwelt keineswegs günstig. Alle Küstenzonen des Persischen Golfes sind sehr pflanzenarm; die ostarabische Küste stellt sogar eine ausgeprägte Wüstenregion dar. Die ganze Vegetation besteht nur aus spärlichem Gestrüpp. Allein im sumpfigen Alluvialland des Schatt el-Arab und an einer Stelle der Piratenküste haben sich Mangroven angesiedelt [39]). Von einer besonderen Bedeutung der Nutzpflanzen kann man auch nicht sprechen, denn eine wirklich blühende Oasenkultur beginnt erst im Golf von Oman an seiner südlichen fruchtbaren Batina-Küste. Im Golfgebiet selbst hat sich nur dicht bei den Ortschaften ein Anflug von Oasenkultur in Gestalt weniger Obstbäume entwickelt.

Der einzige Baum, der in diesen Regionen nicht nur sein Fortkommen findet, sondern mit seinem Bedürfnis nach Trokkenheit und in seiner ganzen Anspruchslosigkeit geradezu üppig gedeiht, ist die Dattelpalme. Ihre grünen, wehenden Wipfel beeinflussen das Bild der ganzen Landschaft und geben ihr ein freundliches Aussehen. Nach Partsch [40]) soll mehr als die Hälfte aller überhaupt auf der Erde vorhandenen Dattelpalmen auf die Gebiete um den Persischen Golf fallen. Sie werden vor allem in den sumpfigen Niederungen des Schatt el-Arab kultiviert, dessen beide Seiten ein ununterbrochener, dichter Gürtel riesiger Dattelpalmenwälder umzieht [41]). Außerdem sind Kulturen am unteren Karun und rund um den Küstensaum des Golfes verbreitet, besonders bei den einzelnen Hafenstädten, z. B. auf Bahrein. Infolge dieser außerordentlichen Verbreitung stellt die Dattel im Golfgebiet den wichtigsten Bestandteil der Volksnahrung dar.

Die große Trockenheit und der Wassermangel verhinderten die Entwicklung eines ausgedehnten Tierlebens. Wild lebende Tiere treten in den Küstenregionen sehr selten auf. Nur Lasttiere beleben das Bild, wenn sie in langen Zügen Handelsware aus dem Innern zu den Hafenplätzen bringen. Auf der arabischen Seite sieht man nur Kamelkarawanen, während

39) S. die Einzeichnungen der Vegetation auf Schott's Karte: Der P. G. und seine Randgebiete.

40) Partsch: Geographie des Welthandels, S. 192. Diese Angabe scheint, verglichen mit Einzelberichten in den verschiedensten, neuesten Wirtschaftsnachrichten, durchaus berechtigt zu sein.

41) Bezeichnend ist der arabische Name der Insel Abadan. Djésiret al Chidhr = grüne Insel (Genthe: a. a. O., S. 61).

in Südpersien auch Maultier und Esel als Lasttiere in Erscheinung treten. Nur in Bahrein finden auch Esel im Hafenbetrieb Verwendung. Im Gegensatz zu dieser Tierarmut auf dem Lande weist das Wasser des Golfes einen ebenso ungeheuren Reichtum an pflanzlichem und tierischem Plankton wie an Fischen auf, die in außerordentlich vielen verschiedenen Arten vorkommen [42]).

Wichtiger als der Fischreichtum ist das Vorhandensein der überaus reichen Perlenbänke, die sich an der seichten arabischen Seite in dem warmen und klaren Wasser ausdehnen. Sie beginnen erst da, wo sich die Einwirkung des kühlen, schlammigen Schattwassers verliert, bei Kap Abu Ali nördlich von Katif und reichen bis zur großen Perlenbank am Ende der Piratenküste. An der persischen Seite treten sie in geringerem Ausmaß zwischen Ras Nabend und Lingah auf.

Die Bevölkerung am Persischen Golf zeigt ein äußerst einfaches, leicht übersehbares Bild. Im Handel und Wandel bilden die Araber das bei weitem vorherrschende Element. Dieses unternehmende Volk mit seiner großen Vorliebe für die See und die Schiffahrt hatte schon früh seine heimischen Gestade, die ihm in wirtschaftlicher und auch wohl klimatischer Hinsicht nicht genügten, verlassen und zwar zum persischen Gegengestade übergesiedelt, das ihm mehr Vorteile bot [43]). Die Araber haben diese Küste nicht mehr verlassen und standen über das schmale Meer hin immer in reger Beziehung mit ihrem Ursprungsland. Im Laufe der Zeit haben sie sich mit den wenigen vorhandenen persischen Stämmen vermischt oder sind nominell persisch geworden.

Die Perser selbst haben infolge der Abgeschlossenheit ihres Landes durch hohe, fast unüberschreitbare Gebirgszüge nie ein enges Verhältnis zum Meer bekommen. Sie blieben als Ackerbauer oder Handwerker im Inneren, und so konnte sich bei ihnen eine auffällige Scheu vor dem Meere entwickeln [44]). Daher tritt die persische Bevölkerung an ihrer eigenen Küste fast ganz zurück.

Daher sind die Araber heute an allen Küsten des Golfes die vorherrschende Bevölkerung. Sie leben als Perlenfischer, Schiffer, Händler und Kaufleute, gehören alle der mohammedanischen Religion an und bilden verschiedene Stämme (dies z. B. besonders an der Piratenküste), die in festen Ansiedlungen

---

42) Schott, S. 51, nennt die vielen, einzelnen Arten, allerdings leider vermischt mit denen des noch fischreicheren Golfes von Oman.

43) Genthe: a. a. O., S. 54. Bezeichnenderweise trägt eine persische Provinz am Golf den Namen Arabistan.

44) In den verschiedensten Reiseberichten aus dem Persischen Golf ist zu lesen, wie jeder persische Reisende auf Seefahrten vor Angst zittert und mit tödlicher Sicherheit von der Seekrankheit befallen wird.

wohnen. Diese scheinen auf der arabischen Seite mit ihrem großen, offenen Hinterland volkreicher zu sein. Hier schwillt auch die Einwohnerzahl während der Perlensaison beträchtlich an [45]). Hin und wieder zeigt sich, besonders an der ostarabischen Küste, eine rassische Untermischung mit Negern, was als eine Folge des früher verbreiteten Sklavenhandels angesehen werden muß. Neger findet man noch verschiedentlich in den einzelnen Siedlungen. Sie widmen sich vorwiegend dem kärglich bezahlten und ungesunden Tauchergewerbe in der Perlensaison. Außer den Arabern, Persern und Negern sind in den größeren Küstenorten recht häufig Inder, Parsen und Banianen zu finden, die durch ihre Berufe als Händler und Geldwechsler [46]) den Rahm des einheimischen Handels abschöpfen.

Die Zahl der vorhandenen Europäer ist überaus gering, da sie das Klima und die häufig grassierenden Krankheiten wie Augenentzündungen, Pocken, Cholera, Pest und vor allem das gefährliche Golffieber [47]) fürchten. Alle anderen Europäer treten der Zahl nach weit hinter den Engländern zurück, die zum größten Teil Erfahrungen in Indien gesammelt haben und so den Strapazen mehr gewachsen sind [48]). Vor dem Kriege standen viele Deutsche auf schwerem Vorposten im Golf, die heute allerdings mehr oder weniger freiwillig diese Gebiete verlassen haben. Jetzt sind nur noch ganz wenige Vertreter anderer Nationen dort, z. B. Franzosen und Amerikaner, die sich entweder als Konsulatsbeamte oder Großkaufleute betätigen.

Das spezielle Problem, das den Persischen Golf von anderen Nebenmeeren wesentlich unterscheidet und ihn aus seiner orientalischen Umgebung mit ihrem passiven Charakter eigenartig heraushebt, betrifft seine besondere Verkehrsstellung innerhalb der internationalen Verbindungen als einer der wichtigsten Wege des Weltverkehrs. Durch eine Reihe zusammentreffender Umstände ist der Persische Golf unter diesem Gesichtspunkt in das Interesse der Weltöffentlichkeit gerückt. Die vielen Fragen seiner früheren, gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstellung scheinen daher eine besonders eingehende Betrachtung zu verdienen. Sie ist das Ziel dieser Arbeit.

45) In Ermangelung von Stastitiken oder Einwohnerregistern lassen sich zusammenfassende Zahlen nicht geben. Prothero: Persian Gulf, S. 30, 33 u. 36, gibt ganz rohe, sicher nicht unbedingt zutreffende Einzelzahlen für jede der drei Küsten an, die zusammen 720 000 Küstenbewohner ergeben.

46) Schott, S. 55.

47) Sailing Directions for the Persian Gulf, S. 19.

48) Der ehemalige französische Konsul Vadala (Buschehr) teilt mit, daß die französischen Konsulate im Persischen Golf gewöhnlich ungefähr alle drei Jahre ihren Vertreter wechseln, offenbar, weil ein längerer Aufenthalt von Schaden für die Gesundheit sein würde. V.: Le Golfe Persique, Vorwort.

I. Die frühere Weltverkehrsstellung des Persischen Golfes.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmeeren ist es beim Persischen Golf notwendig, auch in die Geschichte seiner Verkehrsstellung einen Blick zu werfen, weil seine besondere Eigenart erst in Verbindung damit ins rechte Licht gesetzt werden kann.

A. Altertum und Mittelalter.

Der Persische Golf ist der Menschheit seit den allerältesten Zeiten bekannt. Vielleicht gibt es nur wenige Teile der Erde, welche eine so interessante und so früh beginnende Geschichte aufweisen können. In den ältesten Überlieferungen wird der Persische Meerbusen schon erwähnt, meistenteils in Verbindung mit der Vermutung, daß in seinen Regionen der Ursprung der Menschheit zu suchen sei [1]). Diese Annahme ist aber sehr vage, meist unbegründet und ohne Einbeziehung der übrigen, damals unbekannten Welt aufgestellt.

Zutreffend ist aber wahrscheinlich die Ansicht, daß der Persische Golf zu den Meeresteilen gehört, auf denen am frühesten Schiffahrt betrieben wurde [2]), da seine Randgebiete zu den am frühesten zivilisierten Ländern gehörten und seine Küsten eine Unmenge von schützenden Krieks und anderen Landungsmöglichkeiten boten, und da die Fisch- und Perlengründe und die seichten Übergangszonen die Küstenbewohner auf das Wasser hinaus lockten. Man nimmt an, daß es sich bei diesen ersten Seefahrern um ein Urvolk der Phönizier [3]) gehandelt hat, die an den Ufern und auf den Inseln des Golfes gewohnt haben, ehe sie zum Mittelmeer übersiedelten. Genauere Überlieferungen über den Anfang und Umfang dieser Seeschiffahrt sind leider nicht vorhanden, und wahrscheinlich wird man nie genaue Kenntnis darüber erhalten. Bisher hat man ein Zeugnis für ihren äußerst frühen Beginn nur darin gefunden,

---

1) Sykes: A History of Persia. Bd. I, S. 25.

2) Vadala: Le Golfe Persique, S. 68, behauptet sogar, daß die Anfänge aller Schiffahrt im Persischen Golf zu suchen seien.

3) Danvers: The Persian Gulf Route and Commerce, S. 385; Richthofen: Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie, S. 246, nennt dieses Urvolk die Puna, welche die Inseln Tylus und Aradus im Persischen Golf in Besitz gehabt hätten. Miles: The Countries and Tribes of the Persian Gulf, Bd. II, S. 355, bezeichnet dagegen die Bewohner Omans als die ersten Pioniere der Schiffahrt.

daß sich auf alten mesopotamischen Denkmälern Abbildungen von Tieren fanden, die nur in Indien vorkamen [4]). Man könnte aber auch annehmen, daß die Kenntnis von den indischen Verhältnissen über den Landweg nach Mesopotamien gedrungen wäre, was bei der ursprünglich allgemeinen Bevorzugung des letzteren keineswegs unmöglich ist. Jedenfalls liegen über diese erste Schiffahrt nur verstreute Meldungen und Nachrichten vor. Nicht einmal über ihren Beginn läßt sich Bestimmtes aussagen. Auch die moderne Wissenschaft hat nur vage Vermutungen darüber aufgestellt. Jedenfalls muß man schon lange vor Nebukadnezars Auftreten im Persischen Meerbusen (s. unten) Schiffsverkehr annehmen.

Schon früh übernahmen die Araber als natürliche Nachfolger der Phönizier deren Rolle als Händler und Seefahrer. Sie waren auch ein Küstenvolk und trugen alle Eigenschaften eines fähigen Seefahrervolkes in sich: Abenteuerlust, Unerschrockenheit, Kühnheit und Seetüchtigkeit. Aus der anfänglich eng begrenzten Küstenschiffahrt führten sie bald ihre Boote hinaus in den Indischen Ozean und bis an die afrikanische Küste, von wo sie Handelswaren zurückbrachten [5]). Sie fuhren immer häufiger und immer weiter, sodaß sich bald ein reger Verkehr mit großem Handels- und Warenaustausch mit fremden, fernen Ländern ausbildete. In ihrem Ausgangsland, am Persischen Golf, stapelten sich die Waren auf und wurden von hier weiter nach Persien und Arabien hinein und über Land zum Mittelmeer gebracht, so daß sich allmählich auf diesem Wege ein Durchgangsverkehr von großer Bedeutung entwickelte. Um den Golf herum waren einige der ältesten Kulturzentren, in Südpersien sowohl wie in Mesopotamien [6]), die in steter Ablösung und Aufeinanderfolge bedeutend genug waren, um die Entwicklung des Verkehrs aufs günstigste zu fördern. So hatte sich im Altertum der Persische Golf geradezu als die Verkehrsader schlechthin herausgebildet, auf der sich in einem steten, wechselseitigen Hin und Her die regen Beziehungen des Verkehrs vollzogen. Damals war der Weg über das Rote Meer überhaupt noch nicht in Erscheinung getreten.

In einem solchen belebten Verkehrsmeere mußten sich natürlich schon früh Hafenplätze entwickeln, wie sie umgekehrt in ihrer großen Zahl einen Beweis für Häufigkeit und Stärke des Durchgangsverkehrs darbieten. Die allerältesten, überhaupt erwähnten Häfen am Golf sind Eridu und Ur [7]), die sich an der

4) Hennig: Zur Frühgeschichte des Seeverkehrs im Indischen Ozean, S. 13.

5) Genthe: a. a. O., S. 7.

6) Näheres s. bei Hertz: Die Kultur um den Persischen Golf und ihre Ausbreitung, S. 1 ff. In dieser eingehenden Schilderung der alten Kulturen wird geradezu von dem „Kulturkreis des Persischen Golfes" gesprochen.

7) Landon: Basra and the Shatt-ul-Arab, S. 506; vgl. die alte Küstenlinie auf der beigegebenen Karte.

nordwestlichen Küste in Mesopotamien befanden, noch weit oberhalb des jetzigen Basra in heute längst verlandeten Regionen. Von ihnen aus ging die vielleicht älteste Handelsstraße der Alten Welt durch die Euphrat- und Tigrisländer zum Mittelmeer. Später, zur Zeit der Beherrschung des babylonischen Reiches durch Nebukadnezar wurden diese Hafenplätze überholt durch Teredon [8]), das der König um 600 v. Chr. mit großem Weitblick für die Verkehrsentwicklung an der Mündung des Euphrat gründete, um die bedeutenden Erträge aus dem Durchgangsverkehr in sein Reich fließen zu lassen. Die Durchführung dieses weitschauenden Planes scheint ihm auch gelungen zu sein, indem dieser ganze Handelsverkehr den durch ihn vorgezeichneten Weg nahm. Nach Nebukadnezar scheint mit dem Verfall des babylonischen Reiches dieser umfangreiche Handel und Verkehr etwas zurückzugehen, denn es sind keine besonderen Nachrichten aus jener Zeit vorhanden.

Erst Alexander der Große erkannte wieder die besondere Bedeutung dieses Weges für den damaligen Weltverkehr als des besten Verbindungsweges nach Indien im Rahmen seiner großzügigen Pläne. Daher entsandte er seinen Admiral Nearchus 325 v. Chr. auf eine Erkundungsfahrt [9]), durch die das Gebiet des Persischen Golfes gewissermaßen neu entdeckt und genauer erforscht wurde. Damit hat er den Blick aller erneut auf diesen Verkehrsweg gerichtet, der in der Folgezeit von seinen Nachfolgern wohl nicht vernachlässigt wurde, um in der Zeit um Christi Geburt zu einer ganz ungeahnten Bedeutung anzusteigen, die ihren Höhepunkt am Ende des ersten Jahrhunderts christlicher Zeitrechnung erreichte.

Die handelsvermittelnde Rolle des Golfes nahm immer mehr zu, da nicht nur die vorderasiatischen Kulturländer und Indien, sondern auch die Länder des Fernen Ostens mit ihren Waren an dem Durchgangsverkehr teilnahmen. Die Araber hatten inzwischen mit ihren gewandten Schiffen sogar China erreicht. Daß bei den arabischen Geographen der Persische Golf später geradezu als „chinesisches Meer" [10]) bezeichnet wird, ist ein deutlicher Beweis für den Umfang des überseeischen Austauschverkehrs. Die üppigen Herrscherhöfe Vorderasiens und das blühende Römische Reich hatten einen Riesenbedarf an edlen Waren, die Indien und China mit ihren Reichtümern und Schätzen in unermeßlichen Mengen hergaben: kostbare Stoffe und prunkvolle Gewänder, wertvolle Hölzer, edle Gesteine und

8) Reichel: Die geschichtlichen und jetzigen Verkehrsstraßen aus dem Euphrat- und Tigris-Becken nach den Nachbarländern, S. 5.

9) Tomaschek: Topographische Erläuterungen der Küstenfahrt Nearchs vom Indus bis zum Euphrat, S. 1 ff.

10) Heyd: Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, Bd. I, S. 31.

Metalle, Ebenholz, Elfenbein, wohlriechende Stoffe, Purpur, Gold und Sklaven [11]) fanden so den Weg über den Persischen Golf. Selbst der für das Altertum so wichtige Seidenhandel, der seinen Ausgangspunkt in China nahm und ein gewaltiges Netz weit verzweigter Seidenstraßen [12]) über die damals bekannte Welt ausspannte, lenkte einen wesentlichen Verkehrsstrang über seine Gewässer, obwohl er im allgemeinen den Landweg bevorzugte.

So war der Persische-Golf-Weg allmählich zu einer Sammelader geworden, in der die einzelnen, weit verstreuten Verkehrsadern aus den fernsten Gegenden, aus China, Indien, Ceylon und Afrika, zusammenströmten, um von hier aus wieder über die großen Reiche Vorderasiens und des Mittelmeeres verteilt zu werden. Durch diese Zusammenballung der Verkehrswege hatte der Persische Golf im Altertum geradezu eine Weltverkehrsstellung erlangt, die mehr als ein Jahrtausend lang bis weit in das Mittelalter hinein nichts von ihrer Bedeutung einbüßte.

Infolge dieses umfangreichen Durchgangsverkehrs lagerten sich Warenballen und Vorräte in großen Mengen an den Gestaden des Persischen Meerbusens an, die des Austausches oder der Weiterbeförderung harrten, sodaß wichtige Handelsorte und Stapelplätze entstanden, die sich teilweise zu bedeutenden Handelsmittelpunkten entwickelten. Trotz der geringen Veränderung der natürlichen Verhältnisse dieser Hafenorte zeigen sie eine fortgesetzt abwechselnde Blüte. Bei näherer Betrachtung ihrer Lage fällt auf, daß die wichtigsten Plätze sich zunächst am nordwestlichen Ende des Golfes, dann weiter östlich und so fort schließlich am südöstlichen Eingang befanden, in eigenartigem Gegensatz zu der gerade umgekehrten Verlagerung in der Neuzeit (näheres s. S. 58). Nebukadnezars alte Gründung Teredon hatte an günstiger Stelle, an einem Verkehrsknotenpunkt gelegen, da, wo die Waren von den Schiffen auf das Land umgeschlagen werden mußten, und zunächst hatten sich Teredons Nachfolger in seiner Nähe, jedenfalls auch tief im innersten Ende des Golfes, emporgeschwungen. Es handelt sich bei diesen um die alten Seehandelsplätze Apologus, das später zerstörte Basra [13]) und Charax an den Strommündungen, die viele Jahrhunderte lang die Führung innehatten. Das letztere befand sich fast genau da, wo das heutige Mohammera liegt [14]). Insofern gehört es schon zur persischen Seite des

11) Genthe: a. a. O., S. 12 u. 15.

12) Vgl. die Karte der Seidenstraßen des Altertums bei Herrmann: Alte Verkehrsbeziehungen zwischen China und Vorderasien, S. 569.

13) Danvers: The P. G. R. and C., S. 386.

14) Cowper: Trough Turkish Arabia. A Journey from the Mediterranean to Bombay by the Euphrates and Tigris Valleys and the Persian Gulf, S. 423.

Golfes, auf der sich der eigentliche Handelsverkehr abspielte, während auf der arabischen Küste damals nur ein Handelsplatz bekannt war, das alte Gerrha [15]), das sich im Gegensatz zu den gegenüberliegenden Häfen länger auf seiner Höhe hielt und wohl der konkurrenzlose Sammelplatz für die Waren aus Nord- und Mittelarabien gewesen ist. Am persischen Gestade blühte nun eine Stadt nach der anderen empor, stand in der Fülle ihres Reichtums, verlor an Bedeutung und verfiel. Im 10. Jahrhundert war es Siraf (heute Tahiri in der Mitte der persischen Küste) [16]), das von Kisch abgelöst wurde. Schon im 12. Jahrhundert war die Reihe an Kais (persische Insel in der Nähe von Lingah), das seinerseits als Vorläufer des berühmten Hormus anzusehen ist. Es war eigentümlicherweise immer nur eine Stadt, die auf einmal alle Fäden des Handels und Verkehrs in der Hand hielt und zum Mittelpunkt wurde, während ihre Vorgänger und Nachfolger gleichzeitig nur eine unbedeutende Rolle spielten.

Der Höhepunkt einer solchen einzigartigen Stellung wurde aber von Hormus erreicht, das im 13. Jahrhundert die Rolle von Kais übernahm, um dann 300 Jahre lang die Führung zu halten. Heute ist Hormus ein ödes Trümmerfeld mit einer kleinen Ansiedlung von höchstens 400 Einwohnern, die sich ärmlich mit dem geringen Erwerb aus einem kleinen, lokalen Salzhandel [17]) durchs Leben schlagen. Es liegt auf einer winzigen Felseninsel von höchstens 20 km Umfang, die nicht einmal über das nötige frische Trinkwasser verfügt [18]). Dafür war die Insel mit zwei verhältnismäßig großen und tiefen Hafenbecken versehen und, was das Entscheidendere war, genau im Eingang zum Persischen Golf gelegen, gerade an der Stelle, wo sich die vorspringende arabische Halbinsel Musandam stark dem persischen Festland nähert. Ihre Lage war also in handels- und verkehrspolitischer sowie in strategischer Hinsicht einzigartig. Mit dieser Verkehrsstellung hatte Hormus schnell jeden Konkurrenten aus dem Felde geschlagen und weit überflügelt und war zu einer Hochburg des Welthandels geworden, in der sich syrische, arabische, persische, indische und chinesische Kaufleute trafen. Die Stadt wuchs auf die riesige Einwohnerzahl von 40 000 Seelen an und war mit Recht „ein reicher und belebter

15) Danvers, a. a. O., S. 384. Die örtliche Festlegung Gerrhas ist einstweilen noch umstritten.

16) Für einen ausgedehnten Handel zwischen Siraf und China spricht z. B. auch die große Menge von Scherben chinesischen Porzellans, die dort in den Erdhügeln gefunden worden sind. Constable: On the physical Geography of the Persian Gulf, S. XIV.

17) Wilson: A Periplus of the Persian Gulf, S. 242.

18) Contzen: Die letzten Tage von Ormuz, mit Ausblicken auf die gegenwärtigen Verhältnisse am P. G., S. 2—13.

Markt" zu nennen, „wo sich der Handel von beiden Enden der Welt die Hände reichte und in dessen Bazaren alle Farben des Orients angetroffen werden konnten" [19]). Marco Polo, der es auf seinen weiten Reisen 1272 und 1293 besucht hat, gibt eine Schilderung [20]) der reichen Schätze, die dort zusammenströmten und von hier wieder weiter verteilt wurden. Der beste Ausdruck für die weltbeherrschende Verkehrsstellung von Hormus und seine Bedeutung ist ein zur Zeit seiner Blüte entstandenes geflügeltes Wort [21]): „Wenn der Erdkreis in seiner ganzen Ausdehnung ein Ring wäre, dann müßte Hormus der Edelstein darin sein."

B. Die Zeit der Eroberung durch westeuropäische Mächte.

Noch während der Blütezeit von Hormus verloren die Einheimischen allmählich ihre Alleinherrschaft und mußten sie schließlich völlig an die mächtigen Handelsnationen des Abendlandes abgeben. Schon gegen Ende des Mittelalters traten mit den Italienern die ersten Vertreter Europas im Gebiete des Persischen Meerbusens auf. Im Anschluß an die Kreuzzüge, zu Anfang des 14. Jahrhunderts, erschienen italienische Kaufleute aus den damals berühmten Handelsplätzen Venedig, Genua und Pisa [22]). Angelockt durch den umfangreichen und lebhaften Handelsverkehr im Orient entfalteten sie dieselben kühnen Pläne, wie sie schon 2000 Jahre vor ihnen Nebukadnezar durchgeführt hatte. Ihr Ziel war die Anlage von Stapelplätzen an den Küsten des Persischen Golfes, durch die sie den morgenländischen Handel zu beherrschen hofften. Wenn sie auch ihre Absichten nicht vollständig durchgeführt haben, so ist doch durch ihre Vermittlung zuerst eine engere, gesteigerte Handels- und Verkehrsbeziehung zwischen Abendland und Morgenland entstanden. Sie sind als frühzeitige Vorläufer der späteren europäischen Eroberer anzusehen. Aber erst zwei Jahrhunderte später gelang es den Portugiesen, den Golf völlig zu beherrschen. Mit Vasco da Gamas Landung in Indien im Jahre 1498 begann die unglaublich schnelle Ausdehnung der portugiesischen Macht in den Gewässern des Indischen Ozeans. Der große Seeheld Portugals, Affonso d'Albuquerque, erkannte mit genialem Weitblick die Schlüsselstellungen im Indischen Ozean, und es gelang ihm in unverhältnismäßig kurzer Zeit,

---

19) Curzon: Ps. and the Pers. Quest. Bd. II, S. 416.

20) Yule: The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, Bd. I, S. 101 u. Bd. II, S. 381.

21) Curzon: ebenda, S. 414: Das lateinische Original lautet: „Si terrarum orbis, quaqua patet, annulus esset, Illius Ormusium gemma decusque foret."

22) Genthe: a. a. O., S. 18.

sie in seinen Besitz zu bringen. Es waren dies Hormus, Maskat, Aden, Goa und Malakka [23]). Der wichtigste von diesen Stützpunkten blieb aber Hormus als Beherrscherin des Durchgangsweges vom O nach W und als damals wichtigste Niederlassung im Orient überhaupt. Wegen seines Reichtums und der Gunst seiner Lage war es das besondere Ziel Albuquerques.

Die Portugiesen eroberten zunächst Maskat als eine Art Vorposten, dann fielen ihnen einige kleinere, heute vollkommen bedeutungslose Häfen an der omanischen Küste zu: Kalhat, Karjat, Sohar und Chor Fakan [24]), bevor es Albuquerque gelang, um 1514 [25]) Hormus selbst zu erobern. Dieser erbaute gewaltige Festungsanlagen zu dessen Schutz und sicherte mit ihren Geschützen den immer noch anwachsenden Handelsverkehr. Während der portugiesischen Herrschaft erreichte die Blüte von Hormus durch seine vollständige Alleinbeherrschung des Handels und Verkehrs ihren Höhepunkt. Allein die Portugiesen konnten nicht länger als 100 Jahre ein rauhes Regime in diesen Gewässern behaupten. Von Verschwendung und Prunksucht geschwächt, vermochten sie den Versuchen der Holländer und Engländer, ihnen den Rang streitig zu machen, keinen dauernden Widerstand entgegenzusetzen. Die letzteren haben sie dann 1622 [26]) endgültig aus Hormus vertrieben, unterstützt durch den habgierigen persischen Herrscher Abbas, der von dem Wunsche beseelt war, den wichtigen und einträglichen Hafen in seinem Besitz zu sehen. Die verjagten Portugiesen gründeten eine neue Handelsniederlassung in Kung [27]) an der Mitte der persischen Golfküste, die sich aber nur kümmerlich entwickelte. Am längsten hielten sie sich noch in ihrem äußersten Vorposten Maskat, etwa bis 1650; aber ihre Bedeutung ging mehr und mehr zurück, bis sie um 1720 endgültig aus dem Golf verschwanden [28]). Immerhin können sie für sich in Anspruch nehmen, die ersten Europäer gewesen zu sein, die dort eine uneingeschränkte Monopolstellung über Handel und Verkehr innehatten [29]).

Sie hatten die Handelsherrschaft der Araber endgültig gebrochen und einen Kampf europäischer Mächte um die Vorherrschaft über den Handelsverkehr im Golf eingeleitet. In der Folge begann ein Ringen um die Führung zwischen den Holländern und Engländern. Die Vertreter beider Staaten erschie-

23) März: Geopolitische Probleme am Persischen Golf, S. 171.
24) Danvers: a. a. O., S. 387, u. Genthe: a. a. O., S. 18.
25) Schott, S. 59.
26) Contzen: a. a. O., S. 5.
27) Stiffe: Ancient Trading Centres of the Persian Gulf, V, S. 295.
28) März: a. a. O., S. 172.
29) Noch 1896 behauptet Genthe, a. a. O., S. 18, daß sie in dieser Beziehung auch die „einzigen" Europäer gewesen wären. Diese Ansicht muß heute als überholt erscheinen (s. unten).

nen ungefähr gleichzeitig im Bereich des Golfes, beide bereit, das wertvolle Erbe der Portugiesen zu übernehmen. Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts hatten die Holländer noch die Vorherrschaft inne, gestützt auf eine größere Seemacht und eine bessere Beamtenschaft. Die niederländische „Compagnie des Indes Orientales" brachte 1643 einige Inseln des Persischen Meerbusens in ihren Besitz [30]), nachdem sie schon vorher eine Faktorei in Gombrun (gegenüber von Hormus an der persischen Küste gelegen, identisch mit dem heutigen Bender Abbas) gegründet hatten, die sie aber 1750 nach Basra [31]) verlegten. Jedoch schon bald sahen sie sich durch Streitigkeiten gezwungen, diesen Platz zu verlassen und ließen sich 1754 auf der Insel Kharag [32]) im nordwestlichen Ende des Golfes nieder, wo sie ein starkes Fort zur Beherrschung des Durchgangsverkehrs errichteten. Durch den regen Verkehr dieser holländischen Niederlassung mit dem nahen Basra blühte sie bald zu einem bedeutenden Handelsmittelpunkt und Durchgangsplatz empor. Aber diese Blüte nahm so schnell ab, daß es gegen Ende des 17. Jahrhunderts nur eines einzigen Angriffs von arabischen Seeräubern bedurfte [33]), um die holländische Tätigkeit im Golf vollständig zu vernichten. Damit verloren die Engländer im Golf ihre einzigen Rivalen. Ihr von vornherein mehr politisches als kommerzielles Auftreten hatte 1622 mit der Vertreibung der Portugiesen begonnen. Schon kurz vorher, im Jahre 1616 hatte die "East India Company" auf den Rat Richard Steeles, der in Persien gereist war, von einer vorderindischen Station aus außerhalb des Bereichs der Geschütze von Hormus die Faktorei Dschask gegründet [34]), die aber nicht im entferntesten jemals die Bedeutung des naheliegenden Hormus erreichte. Da die Engländer nun einen Ausgangspunkt hatten, versuchten sie mit der ihnen in kolonialen Fragen eigenen Zähigkeit, sich weitere Stützpunkte und damit eine den Golfverkehr beherrschende Stellung zu verschaffen. Sie stützen sich dabei nicht auf das prunkvolle Auftreten einer großen Weltmacht wie ehemals Portugal oder auf offene kaufmännische Beziehungen wie vor ihnen die Holländer, sondern unternahmen es auf dem Wege diplomatischer Verhandlungen [35]), womit sie allerdings bei der orientalischen Bevölkerung ihr Ziel nicht erreichten.

Obwohl die Engländer damals in Europa Portugal sowie die Niederlande in ihrer Machtstellung weit überflügelt hatten und auch auf dem Kampffeld des Persischen Golfes ohne kom-

30) Genthe: a. a. O., S. 21.
31) Genthe: a. a. O., S. 21.
32) Danvers: a. a. O., S. 400.
33) Prothero: Persian Gulf, S. 65.
34) Contzen: a. a. O., S. 10.
35) Genthe: a. a. O., S. 22.

merziellen oder politischen Rivalen standen, gelang es ihnen nicht, eine solche Handelsmacht zu entfalten wie die Holländer oder gar annähernd eine solche Monopolstellung zu erreichen wie die Portugiesen. Diese eigentümliche Entwicklung lag aber nicht etwa in der mangelnden Kolonisationsfähigkeit der Engländer begründet, sondern in Ereignissen, die bestimmend in die Weltverkehrsstellung des Persischen-Golf-Weges eingriffen. Jedenfalls ist anzunehmen, daß die Engländer schon damals, im Lauf des 17. Jahrhunderts, die Weltverkehrslage des Golfes in ihrer ganzen Wichtigkeit erkannt und seitdem nicht mehr aus den Augen gelassen haben.

C. Herabsinken der Bedeutung.

Die Kurve der Bedeutung des Persischen Golfes als Verkehrsweg geht im Lauf der Jahrhunderte auf und ab. So fiel sie zwischen den beiden Blütezeiten unter Nebukadnezar und Alexander für etwa 300 Jahre zur Bedeutungslosigkeit herab. Eine Parallele solchen Niedergangs, nur noch intensiver und anhaltender, findet sich zu Beginn der Neuzeit.

Nachdem die Bedeutung des Golfes ihren Kulminationspunkt in den ersten 50 Jahren der Herrschaft Portugals über den Golf und dessen Eingangspforte erreicht hatte, wurde dieser noch zur Zeit der Portugiesen überschritten. Es begann ein allmähliches Nachlassen, das beständig zunahm und unaufhaltsam die Verödung des einstigen Hochweges herbeiführte, die also, etwa gegen Ausgang des 16. Jahrhunderts begonnen, bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts anhielt. Zwei Hauptereignisse trugen zum Niedergang wesentlich bei, die Erschließung des Kapweges und der Bau des Suezkanals[36]).

Als es dem Portugiesen Vasco da Gama 1497 gelang, das Kap der Guten Hoffnung zu umschiffen und so Indien auf dem Seewege zu erreichen, ergab sich daraus zunächst eine Förderung für den Verkehr des Persischen Golfes, insofern als das portugiesische Seefahrervolk dessen Weltlage erkannte und auszunutzen verstand. Doch in dem Maße, in dem sich nun bald auf dem Wege um das Kap die Seeschiffahrt entwickelte, verlor die Verkehrsstellung des Persischen Golf-Weges an Bedeutung[37]). In der Neuzeit nahm die Segelschiffahrt auf den weiten Ozean immer mehr an Umfang zu und eroberte so auf

36) Über einen ähnlichen Einfluß der Mongolenstürme unter Dschingis-Khan, welche die Kulturzentren Persiens und Mesopotamiens zerstörten, vgl. Hesse, a. a. O., S. 83 f.

37) Dem Roten Meer-Weg entging es selbstverständlich ebenso, wenn der Verlust hier auch nicht so stark in Erscheinung trat, weil er überhaupt unbedeutender war.

dem Kapweg auch die alleinige Durchführung und Beherrschung des so wichtigen Indienverkehrs für sich, so daß der Weg über den Golf schnell und fast vollständig verlassen wurde.

Ihre Vollendung fand diese Entwicklung aber erst 400 Jahre später durch die Konkurrenz des neuen Suezweges.

Schon um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts hatte sich die Aufmerksamkeit Europas auf die Landenge von Suez konzentriert, sodaß der Verbindungsweg über das Rote Meer schon länger in die Sphäre des Weltinteresses gerückt war, als 1869 tatsächlich der von Ferdinand v. Lesseps erbaute Suezkanal eröffnet wurde. Mit der Durchstechung dieser Landenge war der Vordere Orient mit einem Schlage wieder ein Durchgangsland ersten Ranges geworden, wie er es durch den Persischen Golf schon im Altertum und Mittelalter gewesen war. Der Suezweg trug infolge seiner bedeutenden Abkürzung schon bald einen vollständigen Sieg über den Kapweg davon, den von nun ab nur noch Segler einschlugen sowie Schiffe, die den hohen Durchgangszoll umgehen wollten. Der moderne Verkehr, der in erhöhtem Maß Schnelligkeit verlangt, mußte den Suezweg jedem anderen vorziehen. So sank der Golf zu einem unbeachteten Winkel und einer der verlassensten und abgelegensten Gegenden der Erde herab, die niemand mehr in ihrer Verkehrslage zu würdigen wußte. Erst die Gegenwart brachte hier wieder eine Änderung.

II. Bewertung der naturgegebenen Durchgangslage des Persischen Golfes.

Wie schon die gegen Ende des 19. Jahrhunderts gebaute Transsibirische Eisenbahn eine gewisse Konkurrenz für den Suezkanal darstellte, so konnte auch seine übrige Monopolstellung in der neuesten Zeit durchaus nicht unerschütterlich bestehen bleiben. Der Persische Golf sollte trotz des ungeheuren Niedergangs seiner Verkehrsstellung in den vergangenen Jahrhunderten doch wieder beginnen, ihm den Rang streitig zu machen, um im Lauf der Zeit mit aller Wahrscheinlichkeit seine ehemalige Weltverkehrsstellung, wenn auch in etwas anderem Sinne, wieder zurückzuerobern [1]).

Eine wesentliche Veranlassung dazu lag allerdings in den modernen verkehrstechnischen, geopolitischen und anderen Beweggründen (näheres in Abschn. III u. IV, A), wogegen die notwendigen grundlegenden Voraussetzungen dem Golf seiner geographischen Lage mit ihren besonderen Lagebeziehungen zur übrigen Welt von Natur aus innewohnen. Diese speziellen Lageverhältnisse, die man von nur vorübergehenden Veränderungen wirtschaftlicher und politischer Voraussetzungen grundsätzlich unterscheiden muß, führen in der jüngsten Zeit eine erneute, starke Anschwellung der Verkehrsstellung des Persischen Golfes geradezu gesetzmäßig herbei. Ihre eingehendere Betrachtung und Beurteilung muß daher in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse sein.

A. Weltverkehrslage auf dem Wege Europa—Indien.

Die vorteilhafte Verkehrslage des Golfes kann geradezu als Weltlage bezeichnet werden, deren Einfluß weit über lokale Grenzen hinausreicht. Es wäre daher durchaus verkehrt, ihn heute noch als vom Weltverkehr völlig unberührte „Sackgasse" [2]) zu bezeichnen. Im Gegenteil ist er „aus seiner geographischen Lage heraus einer der Hochwege der Welt, ein bedeutendes Glied in einer Verbindungskette zwischen O und

1) Cameron: Our Future Highway, Bd. I, Vorwort, hat also recht behalten, wenn er schon 1880 bezüglich der Bedeutung des Persischen Meerbusens vorausahnend sagte: „Der Persische Golf ist bestimmt, die große Hauptstraße zwischen O und W zu werden, wie er es in früheren Tagen war."

2) So noch z. B. Berghaus: Gegenwärtige und künftige Wege nach Ostindien, S. 147.

W"[3]), obwohl er selbst samt seinen Randgebieten keine große wirtschaftliche Bedeutung hat und sich in einem von der Natur stark vernachlässigten Gebiet befindet. Von den zwei wichtigsten „Aufschließungslinien"[4]), die den großen Wüstengürtel der Erde in Querrichtung durchschneiden und diesen damit an der Bildung einer vollkommenen Trennungsschranke hindern, ist der Golf die östlichere und insofern günstigere, als er Indien viel näher liegt als das Rote Meer.

Gerade die Verbindung zwischen Südasien und Europa, zwischen jenen beiden großen Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Kulturzentren der Erde läßt eine ungeheure Verkehrsspannung entstehen und stempelt die Verbindungslinie zu einem der Hauptweltverkehrswege, zu einem von jenen breiten Verkehrssträngen der heutigen Zeit, die beständig zwischen den wichtigsten Erzeuger- und Verbraucherbrennpunkten der Weltwirtschaft hin- und herlaufen. In seiner schlauchförmigen Erstreckung von SO nach NW bietet der Golf, von Indien aus gesehen, ein Glied der gegebensten und nächstliegenden Zugangsstraße zum W hin dar, wie ja schon seine bedeutende Vergangenheit beweist. Einerseits liegt er den offenen westlichen Pforten Indiens, Karachi und Bombay, unmittelbar gegenüber, andererseits greift er tief in den vorderasiatischen Kontinent hinein und zielt auf diese Weise in nordwestlicher Richtung geradezu auf die Mittelmeergebiete und Europa hin. Von dort aus stehen in entgegengesetzter Richtung verschiedene Wege zum Golf hin zur Verfügung, die alle im Persischen Meerbusen ihre Fortsetzung und den besten Zugangsweg zum indischen Lebensraum finden.

Da die Beziehung zwischen dem Rohstoffe darbietenden, reichen Indien und dem unbeschränkt aufnahmefähigen Europa immer intensiver und umfangreicher wurde, nahm auch die naturgegebene Verbindungslage des Golfes immer mehr an Bedeutung zu. Allein aus dieser wesentlichen Weltverkehrslage heraus konnte der Persische Golf-Weg kein Verkehrsweg geringerer Ordnung bleiben, sondern mußte erneut zu einem belebten Weltverkehrsweg werden.

B. Durchgangslage; insbesondere im Anschluß an die Bagdadbahn.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmeeren hat der Persische Golf fast ausschließlich nur die Bedeutung eines Durchgangsweges, dem sozusagen überhaupt keine selbständige Verkehrsbedeutung zukommt. Seinen Randgebieten fehlen eben die Voraussetzungen eines wesentlichen Eigenverkehrs, so daß

3) Prothero: a. a. O., S. 38.
4) Genthe: a. a. O., S. 5.

er in dieser Eigenschaft in etwa mit dem Panama- oder Suezkanal vergleichbar ist, obwohl er im Gegensatz zu jenen nicht allein die ganze Durchfahrtsstraße bildet. Er kann vielmehr nur in Verbindung mit dem vorderasiatischen Isthmus, der sich zwischen ihm und dem östlichen Mittelmeer befindet, als solche gewertet werden. Selbstverständlich überwiegt in ihm die Längsrichtung des Verkehrs, während eigentliche Querverbindungen vollständig fehlen. Man kann nur von „seitlichen Abflüssen" [5]) sprechen, durch die lediglich die umgebenden, dünn bevölkerten und öden Regionen versorgt werden. Die einzige bedeutungsvolle Randzone des Golfes, der Irak, liegt im NW, bildet also genau seine Fortsetzung in die Landbrücke hinein und spannt sich auf diese Weise auch in die vorherrschende längsgerichtete Verkehrsachse ein. Da der Weg von Indien her über den Persischen Golf, also durch die mesopotamische Alluvialebene weitergeht und von dort aus anschließend seinen Lauf entweder über den Kontinent nimmt oder aber von den Wassern des Mittelmeeres übernommen wird, so ist das Durchgangsmeer nur als der ausschlaggebende Teil oder der wesentliche Ansatzpunkt dieser langen Verbindungslinie anzusehen. Natürlich könnte auch umgekehrt der Überlandweg ohne den Ausgang zum Golf nicht zur vollen Geltung kommen.

Diese eigentümliche Durchgangslage des Persischen Golfes wurde in der Neuzeit zuerst praktisch verwertet in dem Vorkriegsprojekt der Bagdadbahn. In der Geschichte dieser Unternehmung tritt der Wert der Durchgangslage des Golfes überhaupt so stark und anschaulich in Erscheinung, daß seine Behandlung den besten Überblick über das Wesen dieser Verkehrslage gestattet. Andrerseits läßt sich auch die Tragweite dieses Projektes nur unter diesem Gesichtspunkt erkennen. Aus beiden Gründen soll die Bagdadbahn in diesem Abschnitt kurz behandelt werden [6]).

Gegen Ausgang des vergangenen Jahrhunderts hatte die damalige Weltmacht Deutschland den großzügigen Plan gefaßt, „die von der Natur gebotene Möglichkeit eines gemischten, d. h. halb festländischen, halb ozeanischen Hochweges" [7]) zu einem Durchgangsweg zwischen mehreren Kontinenten zu machen. Das unter dem Schlagwort „Hamburg Basra" [8]) bekannt gewordene

---

5) März: G. Pr. am P. G., S. 166.

6) Über das Bagdadbahnproblem gibt es allein eine sehr umfangreiche Literatur, welche es von den verschiedenen Standpunkten der einzelnen europäischen Staaten aus beleuchtet und bis in die speziellsten Teilfragen hineindringt. Vgl. z. B. die häufigen Literaturhinweise bei Lewin: The German Road to the East, S. 1 ff. Einzelheiten s. im übrigen in den im Literaturverzeichnis angeführten diesbezüglichen Abhandlungen.

7) Schott, S. 90.

8) Ebenda, S. 94.

Unternehmen stand damals in seiner weitgespannten Verkehrsbedeutung im Mittelpunkt des Weltinteresses. Es ging dabei um die Wiedergewinnung des uralten vorderasiatischen Überlandweges nach Indien. Weil in jener Zeit transkontinentale Eisenbahnverbindungen als das modernste weltumfassende Schnellverkehrsmittel angesehen wurden, glaubte man allerdings, besonders in Deutschland, in bezug auf die Zukunftsaussichten der Bagdadbahn äußerst übertriebene Hoffnungen hegen zu dürfen, ohne sich trotz all ihrer zugegebenen Möglichkeiten auch über ihre Grenzen, z. B. betreffs Massenverkehr, klar zu werden. Sobald Deutschland 1888 die Konzession dazu erlangt hatte, begann es mit dem Bau und führte ihn unentwegt fort trotz der großen Hindernisse, die in erster Linie die Quertreibereien Englands, aber auch die Eifersüchteleien Rußlands und Frankreichs verursachten [9]). Erschwerend wirkte sich auch das hinausschiebende Verhalten Großbritanniens in der Basra- oder Koweit-Frage aus, bei der es sich um die Endstation der Bahn handelte, deren endgültige Festlegung natürlich von ausschlagebendem Einfluß war. Die Engländer hatten mit großzügigem Überblick den springenden Punkt in der Beherrschung dieses Weltdurchgangsweges in dem Besitz seines Endhafens am Persischen Golf erkannt und zur Erreichung dieses Zieles den nominell türkischen Hafen Koweit allmählich in ihre Abhängigkeit gebracht [10]). Als damit ihr Einfluß genügend gesichert erschien, söhnten sie sich mit dem Gedanken der Bagdadbahn aus, die ihnen als Durchgangsweg nach Indien eigentlich nur Vorteile bringen konnte.

Eine durchgreifende Veränderung brachte aber der Weltkrieg mit sich, zu dessen Beginn die Bahn infolge der vielen Verzögerungen nur von Konstantinopel aus über Konia (= anatolische Bahn), Adana bis Nisibin durchgeführt war. Nach der als Folge des Krieges eingetretenen politischen Umgestaltung Vorderasiens ließ England den Plan wieder fallen. Das Bagdadbahnprojekt war ohne Rücksichtnahme auf die Interessen des Weltverkehrs zu einer rein politischen Angelegenheit geworden, wie es ja bei allen Verkehrsfragen in Vorderasien der Fall ist. Als ein Opfer politischer Gegensätzlichkeiten und Sonderinteressen ist die Bagdadbahn für den internationalen Weltverkehr ein „Torso" [11]) geblieben, obwohl England im Verlauf des Krieges das golfnahe Endstück von Basra nach Bagdad und anschließend von dem letzteren ausgehend einige Zweigbahnen, allerdings wohl absichtlich in anderer Spurweite, anlegte. Es ist

9) Banse: Auf den Spuren der Bagdadbahn, S. 139.

10) Hennig: Die deutschen Bahnbauten in der Türkei, ihr politischer, militärischer und wirtschaftlicher Wert, S. 347.

11) Hassert: Allgemeine Verkehrsgeographie, Bd. I, S. 302.

anzunehmen, daß es also bewußt das allein fehlende, verhältnismäßig kurze Zwischenstück von Nisibin nach Kalat Scherkat [12]) nicht ausgeführt hat, damit nicht infolge der territorialen Aufteilung Vorderasiens Frankreich als Beherrscher der Teilstrecke Adana—Nisibin im französischen Mandatsgebiet Syrien und die Türkei (Konstantinopel—Adana) in der Lage sein könnten, diesen bedeutenden Weltverkehrsweg zu kontrollieren oder gar ihm die Beherrschung zu verwehren. So hatten sie nicht mehr das geringste Interesse an der Durchführung des gesamten Bagdadbahnplanes und opferten den aussichtsreichen Weltverkehrsweg auf, damit nur nicht ein von britischem Einfluß unabhängiger Überlandweg nach Indien entstünde.

Auf diese Weise ist durch Englands Eingriff und rein politische Vorgänge eine Umwertung der Bagdadbahn vor sich gegangen, welche die geniale Idee Hamburg—Basra vernichtet hat, und mit der der großartige Traum von der Verbindung zweier entfernter Nebenmeere, der Nordsee und des Persischen Meerbusens, die zu den Toren bedeutender Weltwirtschaftszentren hinführen, von einer Näherbringung des Indischen an den Atlantischen Ozean auf diesem Wege endgültig zerstört worden ist. Es ist höchst unwahrscheinlich, daß in absehbarer Zeit der ununterbrochene Zusammenhang im Verlauf der Bahnlinie hergestellt werden wird, wenigstens solange die Briten in Vorderasien das Heft in der Hand halten, welches sie aber allem Anschein nach nur noch immer fester zu umfassen im Begriff sind. Außerdem sind sie in Verbindung mit dem Persischen Golf gar nicht mehr allein auf den Anschluß an die Bagdadbahn angewiesen, da sich ihnen in dem neu entstandenen Überlandweg Bagdad—Beirut, Bagdad—Haifa und durch ihre neue Fluglinie inzwischen andere und sogar günstigere Möglichkeiten geboten haben.

C. Schnellverkehrsweg im Vergleich mit dem Suezweg und den Überlandbahnprojekten.

Wenn die Engländer auch aus politischen Erwägungen heraus auf die Bagdadbahn als günstigsten Verkehrsweg nach Indien verzichteten, so haben sie doch an dem Gedanken eines östlichen Durchgangsweges neben dem Suezweg festgehalten, obwohl er als Kombinationsweg aus Land- und Seeverkehr natürlich seine Nachteile hat. Diese Einstellung ist leicht verständlich, denn es läßt sich beweisen, daß der Weg über den Persischen Golf, gleich welchen Anschluß er als Fortsetzung findet, im Verhältnis zum Suezweg der weitaus kürzere ist.

12) Hesse: Geopolitische Probleme Englands im Vorderen Orient: Die Umwertung der Bagdadbahn, S. 671.

Auf dem Globus betrachtet, geht die kürzere Linie (Orthodrome) von Konstantinopel nach Colombo über Bagdad –Bender Schapur– Lingah –die Musandam-Halbinsel –Maskat und weiter durch den Indischen Ozean. Auch dem London und Bombay verbindenden Großkreis, der Dresden—Lemberg—Odessa –Tiflis, das Hochland von Iran und Karachi berührt, liegt der Golfweg viel näher als der Suezweg. Der direktere und kürzere Weg zwischen Indien und Europa führt also über den Golf und keineswegs über den Suezkanal, falls er nicht infolge der natürlichen Bedingungen im Bereich seines Laufes undurchführbar wäre. Daß ihm dieser Mangel jedoch nicht anhaftet, hat der Bau der Bagdadbahn schon zur Genüge erwiesen. Der Unterschied in der Länge der beiden wichtigsten Verbindungswege zwischen Europa und Indien geht deutlich aus folgender Aufstellung hervor:

Tabelle 1.

Länge der wichtigsten Verbindungen zwischen Europa und Indien [13]).

Persischer Golf-Weg (Hamburg bzw. Calais—Konstantinopel—Basra—(Bagdadbahn) Colombo	9 740 km
Suezweg (Hamburg—Neapel—Suez—Aden—Colombo)	10 730 km

Der Weg über den Suezkanal ist also der rund 1000 km längere. Der Persische Golf-Weg muß gegenüber dem Suezweg als noch kürzer hervortreten, wenn man anstatt Colombo die von Europa aus gewöhnlich zuerst angelaufenen vorderindischen Häfen, Bombay oder Karachi, in Betracht zieht, da diese in der direkten Fortsetzung des Golfes liegen, während der Suezweg noch den Umweg um die weit ausladende südarabische Küste machen muß.

Daß der Weg über den Persischen Golf trotz des häufigeren Wechsels der Verkehrsmittel auch, was die Zeitdauer betrifft, der kürzere ist, beweist folgende Zusammenstellung:

Tabelle 2.

Zeitdauer der wichtigsten Verbindungen zwischen Europa und Indien.

Suezweg: London –Gibraltar—Suez –Bombay (Schiff)	20 Tage
Suezweg: London –Brindisi (Zug) — Suez –Bombay (Schiff)	14 Tage
Persischer Golf-Weg: London –Konstantinopel—Nisibin (Zug) Kalat Scherkat (Automobil) — Bagdad—	

13) Schott, S. 91.

	Basra (Zug) — Bombay (Schiff)	13 Tage [14]
Persischer Golf-Weg:	Paris—Brindisi (Zug) — Haifa bzw. Beirut (Schiff) — Bagdad (Automobil) — Basra (Zug) — Karachi (Schiff)	12 Tage [15]
Persischer Golf-Weg:	London—Malta—Kairo—Bagdad—Basra—Karachi (Flugzeug)	6 Tage [16]

Aus diesen Zeitmaßen ergibt sich, daß der Persische Golf-Weg mit seinen verschiedenen Anschlußmöglichkeiten um 1—2 Tage kürzer ist als der schnellere der beiden Suezwege, und daß er dem reinen Seeweg über den Suezkanal gegenüber sogar eine Zeitersparnis von 7—8 Tagen erreicht. Der neueste, erst seit wenigen Jahren benutzte Weg über Syrien bzw. Transjordanien, der im wesentlichen eine Kombination aus dem ersten Teil des abgekürzten Suezweges und dem zweiten Teil des alten Persischen Golf-Weges darstellt, übertrifft an Kürze der Zeit sogar noch die Verbindung mit der Bagdadbahn. Daß der Weg über den Persischen Golf tatsächlich der schnellere ist, beweist im übrigen schon seine praktische Inanspruchnahme durch den modernen Luftverkehr, der von vielen Bahn- und Seefahrt bestimmenden Faktoren unabhängig, natürlich die kürzeste Verbindung wählt, soweit nicht wichtige Orte anzufliegen sind.

So war es nahezu selbstverständlich, daß der ehemals bedeutende Persische Golf-Weg heute wieder eingeschlagen wurde, nachdem er durch den Kap- bzw. Suezweg im Zeitalter des Seeverkehrs zurückgedrängt war. Durch die Forderung der Neuzeit nach größtmöglicher Schnelligkeit mußte er der bevorzugtere werden, und er wurde tatsächlich zu dem Schnellverkehrsweg zwischen Europa und Indien schlechthin (näheres s. Abschn. IV, B, 5), der mit seinem Anschluß nach Ostasien, der Südsee und Australien zu außerordentlicher Wichtigkeit und häufigster Benutzung gelangt ist.

In erster Linie ist eine Abkürzung von einigen Tagen für den internationalen Postverkehr von größter Bedeutung. Da dieser außerdem nicht viel Raum beansprucht und keine besonderen Schwierigkeiten bei der Umladung verursacht,

14) Wirtschaftsdienst (Hamburg), 1930, Nr. 20. Der in der Verbindungslücke (S. 28) durch Automobilverkehr ergänzte Bagdadbahnweg, der aber nicht sehr viel benutzt wird durch die Konkurrenz des neueren, kürzeren Weges (s. folgd. Anmerkung).

15) Neveu-Lemaire: La Voie la plus rapide vers la Perse et les Indes par la Traversée du Désert de Syrie, S. 266. Diese letzte vorliegende Zahl von 1925 ist heute wahrscheinlich durch noch niedrigere überholt. Die Angabe von anderen, den obigen aber verhältnismäßig nahegelegenen Ausgangs- und Endpunkten in Westeuropa und Vorderindien ist nicht von wesentlich verändernder Wirkung auf den Vergleich.

16) Vgl. S. 93.

schlägt er ausnahmslos den neuen Weg ein. Ähnlich verhält es sich mit dem Personenverkehr. Wie wesentlich eine Zeitersparnis für die Passagiere ist, besonders in dem regen Personenaustausch zwischen England und Indien, leuchtet ohne weiteres ein. Es ist also nur der moderne Schnellverkehr jeder Art, der den Persischen Golf-Weg in Anspruch nimmt. Den übrigen Durchgangsverkehr hat der Persische Golf-Weg nicht an sich ziehen können. Er geht nach wie vor über den Suezkanal und wird diesen Weg auch in Zukunft bevorzugen. Der Güterverkehr in großem Umfang wird weiterhin unbedingt diesen Seeweg wählen müssen, weil er trotz größerer Länge nicht so kostspielig ist, und weil Massengüter wie z. B. Baumwolle nicht so günstig mit Zügen, Automobilen oder Flugzeugen befördert werden können. Nur die Eilfracht leicht verderblicher Güter so wie kleinere Frachtstücke benutzen die andere Verbindung.

So bleiben also heute der Persische Golf-Weg als Schnellverkehrsweg und der Suezweg als Massenverkehrsweg nebeneinander als Konkurrenten bestehen, beide von Bedeutung, jeder in seiner besonderen Art. Allerdings besteht die Aussicht, daß der erstere mit seinen Vorteilen wahrscheinlich in Zukunft noch mehr Verkehr an sich ziehen wird (vgl. die Gründe dazu im Abschn. V, B, 4).

Als Konkurrenten des Persischen Golf-Weges kommen andere als der Suezweg kaum in Betracht. Der Kapweg steht selbstverständlich ganz außer Frage, und ähnlich verhält es sich mit den Überlandbahnprojekten, die nur erwähnt werden sollen, weil sie lange eine wesentliche Rolle spielten und man ihnen eine große Zukunft zuschrieb. Aus der unendlichen Fülle der Einzelangaben [17]) lassen sich zusammenfassend etwa zwei hauptsächliche Projektgruppen herausheben, die sich ungefähr senkrecht schneiden und die als verbindende Verkehrswege zwischen Europa und Indien gedacht waren. Die russisch-persisch-afghanischen Bahnprojekte einerseits und die indisch-persisch-arabisch-ägyptischen andererseits [18]).

Keine dieser Bahnen wird je einen kürzeren Durchgangsweg bieten können als der Persische Golf-Weg, abgesehen davon, daß sie meist durch vollständig unwegsame, steile oder wüstenhafte Gebiete verlaufend, zu teuer und schwierig auszuführen

17) Fast jeder, der irgendwie über Vorderasien schrieb, glaubte, seine besonderen Vorschläge darlegen zu müssen.

18) Z. B. Baku-Teheran-Nuschki-Tschahbar, Funke: Das Handelsstraßen- und projektierte Eisenbahnsystem in Persien, S. 550, oder Quetta-Kirman-Isfahan-Khorremabad-Koweit-Kairo, Rohrbach: Die wirtschaftliche Bedeutung Westasiens, S. 25 f. Da im übrigen die vielen einzelnen Vorschläge und Projekte heute nicht mehr so interessieren können, genügt ein Hinweis auf die ausführliche Aufzählung bei Cameron: a. a. O., Bd. II, S. 292 f., 301, 319.

wären. Die Projekte sind vorwiegend von englischer und russischer Seite ausgegangen, zumeist veranlaßt aus strategischen Gründen, ohne Rücksicht auf praktische Ausführbarkeit oder wirtschaftliche Nutzbarkeit, sodaß es wohl erklärlich ist, daß sie Projekte blieben, trotz erfolgter Konzessionen. Wenn tatsächlich einmal eins der indischen Überlandbahnprojekte oder eins der russischen Nordsüdprojekte zur Durchführung kommen sollte, so würde es trotzdem mit seinem umständlichen Verlauf dem Persischen Golf-Weg nichts von seiner Bedeutung als Hauptverkehrsachse und Schnellverkehrsweg Europa—Indien nehmen können. Aber eine solche Aussicht besteht auch aus politischen Gründen einstweilen keineswegs.

III. Die geopolitische Lage des Persischen Golfes und ihre Auswirkungen.

A. Die geopolitische Lage.

Als Vorbedingung der steigenden Verkehrsbedeutung des Golfes tritt neben die oben behandelten geophysischen Lagebedingungen seine geopolitische Lage. Sie beeinflußt die Verkehrsprobleme in diesem Gebiet in weit höherem Maße, als es bei Verkehrsfragen sonst der Fall zu sein pflegt. Gerade unter diesem Gesichtspunkt ist aber der Golf selten Gegenstand eingehender Betrachtungen gewesen. Zwar gibt es eine außerordentliche Menge von Abhandlungen über die ihn betreffenden politischen Ereignisse, aber die geopolitische Betrachtungsweise scheint für eine Behandlung seiner Verkehrsstellung viel maßgebender zu sein als die alleinige, zusammenhanglose Beachtung der rein politischen Verhältnisse.

1. Zentrallage im Nahen Orient.

Es ist auffällig und interessant, daß fast alle machtpolitischen Fragen Vorderasiens irgendwie mit den geopolitischen Problemen des Persischen Golfes verknüpft sind [1]). Dieser nimmt tatsächlich innerhalb des großen Gebietes eine besondere geopolitische Stellung ein, und zwar in mehrfacher Hinsicht.

Abgesehen von seiner verkehrspolitischen Lage eines bedeutenden Durchgangsmeeres und seiner Position im Rahmen großer, weltpolitischer Bestrebungen einiger europäischer Staaten ist und war er schon immer allein durch seine Stellung im Vorderen Orient einem besonderen Raumgesetz unterlegen. Er stellt inmitten des großen Wüstengürtels einen in sich abgeschlossenen Raum, eine „unteilbare Einheit“ [2]) dar und ist als festumgrenztes Gebiet auf allen Seiten von riesigen, siedlungsarmen Zonen umgeben, die im allgemeinen ein abgeschiedenes und wenig beachtetes Dasein führen [3]). Gegenüber der Passivität dieser weit gespannten öden Regionen trat der Golf schon früh selbständig aktiv in Erscheinung und wurde ein bedeutungsvoller Anziehungspunkt für den Nahen Orient durch seine

1) März: G. Pr. am P. G., S. 164.
2) Ebenda, S. 174.
3) In der allerneuesten Zeit machen sich allerdings auch hier nationale Bewegungen bemerkbar, vgl. S. 50 f.

reichen Perlengründe, seine große Handelsbedeutung, seine Möglichkeit für eine rege Schiffahrt und die Nähe der reichen Ebenen Mesopotamiens mit ihrer ewigen Hauptstadt Bagdad, dem orientalischen Handelsmittelpunkt, und den berühmten schiitischen Pilgerstädten, Kerbela und Nedjef, die alljährlich eine Unmenge von Gläubigen an sich ziehen und die den Persischen Golf gewissermaßen zu einem Vorhof für ihre Pilgerzüge gemacht haben. So war er stets, teilweise im Zusammenhang mit Mesopotamien, ein Sammelzentrum, eine Konzentrationszone des gesamten Vorderen Orients, sowie dessen Abfluß- und Übergangszone zum Ozean hin, wie er es bis heute geblieben ist.

Er übte in seiner vorteilhaften Lage und großen Bedeutung schon sehr früh eine starke Anziehung auf die Europäer aus. Diese hatten die Möglichkeit, sich dort uneingeschränkt zu entfalten und auch politisch zu betätigen, da das Gebiet als in sich geschlossene, aktive Zone von den politisch trägeren Bewohnern seiner passiven, orientalischen Randgebiete nicht beansprucht wurde. So wird die geschlossene Zentrallage des Golfes im Nahen Orient zur Erklärung für die Möglichkeit des auffallend frühen, einflußreichen und auch politisch wirksamen Auftretens der Europäer im Golf, was diesen Meeresteil ja besonders kennzeichnet.

2. Lage auf der vorderasiatischen Landbrücke zwischen Afrika und Asien.

Von größerer Auswirkung auf die Politik als die Zentrallage des Persischen Golfes im Vorderen Orient ist seine Lage auf der vorderasiatischen Landbrücke, welche die Verbindung und den Übergang herstellt zwischen drei großen Erdteilen, zwischen Afrika und Asien in SW-NO-Richtung und zwischen Europa und Asien in der senkrecht dazu verlaufenden Richtung. Das im heutigen Kultur- und Wirtschaftsleben der Völker an sich zurückstehende, unentwickelte Vorderasien hat durch diese Zwischenstellung und Übergangslage eine besondere Bedeutung erlangt. Einen der bemerkenswertesten Teile dieser Landbrücke stellt aber der Persische Golf dar, weil er eine ihrer wichtigen, tief eingeschnittenen Aufschließungslinien und Hauptdurchgangsstraßen in NW-SO-Richtung bildet.

Aus dieser eigentümlichen Lagebeziehung heraus wurde der Golf für die Briten wertvoll, die ihn daher und nicht um seiner selbst willen sogar in seiner bedeutungslosen Zeit ins Auge faßten. In Verfolgung ihres großartigen Zieles, ein afrikanisch-asiatisch-australisches Weltreich zu gründen, planten sie eine vollständige Umrandung des Indischen

Ozeans unter ununterbrochener englischer Herrschaft [4]), die mit dem Stichwort Kap-Kairo-Kalkutta-Weg wohl am treffendsten bezeichnet werden kann. Im Bereich dieser umfassenden strategischen Linie ist aber die vorderasiatische Landbrücke der wesentlichste, wenn auch am längsten vernachlässigte Abschnitt, da er gewissermaßen einen „Querriegel" oder „Schutzgürtel" [5]) vor europäischen Eingriffen auf das gewaltige indische Kolonialreich darstellt. In ihr ist jedoch wiederum der Persische Golf von größter politischer Bedeutung im Hinblick auf die Sicherung Indiens, von größerer als die kleine, konzentrierte Zone des Suezkanals in ihrer leichten Angreifbarkeit. Solange er offen, sicher und nicht von anderen Mächten beansprucht war, machte England ihn nicht weiter zum Objekt seiner Bemühungen [6]), und fühlte sich sicher genug im Besitz des Suezkanals und bei der politischen Gleichgültigkeit der Türken.

Der Meerbusen wurde erst ernstlich zu einer politisch sehr heiklen Zone, als die neuentwickelte Verkehrsachse von Mitteleuropa aus nach dem großen Verkehrsbereich des Indischen Ozeans drängte [7]), denn diese hat in ihrem Verlauf einen Schnittpunkt mit der britischen, von Kairo nach Kalkutta reichenden Linie, und zwar im NW-Ende des Golfes. So entstand gerade in dieser Gegend die Vorbedingung für einen ersten politischen Konflikt, ins Leben gerufen durch den Drang Englands nach einer ägyptisch-indischen Überlandverbindung und durch den Drang Mitteleuropas nach Öffnung seines neuen, nächsten Überlandweges zum Indischen Ozean hin. Die englische Politik setzte mit aller Energie ein, um sich diesen Weg in seiner ausgezeichneten Schutzlage direkt vor Indien endgültig und auf alle Fälle als Ersatzweg neben dem Suezweg zu sichern. Und zwar hatte sie damit begonnen, bevor der Persische Golf-Weg als Schnellverkehrsweg einen Teil seiner früheren Bedeutung wiedererobert hatte. Mit diesen Bestrebungen hat England andererseits die erneute Inanspruchnahme dieser Straße beschleunigt.

3. Mittelstellung zwischen dem russisch-sibirischen Binnenlandreich und dem britisch-indischen Ozeanreich.

Außer dem eben geschilderten Konflikt besteht im Persischen Golf noch ein zweiter, auch Problemen geopolitischer

4) S. die Besitzergreifung des Indischen Ozeans auf Schotts Spezialkarte, S. 107.

5) Maull: Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeeres, S. 241.

6) Hoskins: British Routes to India, S. 268.

7) Vgl. deren Verlauf auf den beiden Karten über die Zerschneidung bzw. Sicherung der „Länderachse Hamburg—Konstantinopel—Basra" bei Schott, S. 102 u. 109.

Art entspringend und von großem Einfluß auf die Verkehrsstellung des Golfes. In diesem älteren und stets erneuten Gegensatz ist Rußland der Gegenspieler Englands. Die Russen drängen aus ihrer Zwangslage eines riesigen Landreiches heraus nach S in friedlicher Durchdringung Persiens zum Golf hin [8]), in dem Bestreben, sich dort einen Hafen zu sichern, wie es ihrem bekannten, ständigen Bedürfnis nach einem eisfreien Ausgang an einem warmen Meer entspricht. Bei diesem unaufhörlichen Vordringen muß Rußland am Golf auf die britische Machtsphäre stoßen, die von der See herkommend das Golfgebiet nicht lagebedingt als afrikanisch-eurasiatisches Übergangsgebiet betrachtet, was es ja eigentlich ist, sondern bereits als zum Indischen Reich gehörig, gewissermaßen als „Vorgelände" oder „Schwelle" [9]) Indiens. Diese typisch englische Einstellung findet eindeutigen Ausdruck in dem Ausspruch des ehemaligen indischen Vizekönigs Lord Curzon: „Indien muß den Euphrat als Grenze haben" [10]) oder noch deutlicher in der Bemerkung Lewins: „Der Persische Golf ist die Themse Indiens" [11]); diese Aussprüche wird man als Ausdruck der allgemeinen britischen Ansicht werten dürfen.

Schon ehe die Engländer am Golf eine bedeutende Machtposition innehatten, arbeiteten sie jeder Gefährdung ihres vermeintlichen Anspruches unnachsichtlich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln entgegen, insbesondere, um den Russen den Zugang zum Meerbusen abzuschneiden. So ergab sich gerade durch die Mittellage des Golfes zwischen den beiden großen Weltreichen eine Konfliktzone ersten Ranges. Zwar ist es verschiedentlich zu Verträgen und vorübergehenden Regelungen gekommen, die aber die zwangsläufigen Reibungen auf die Dauer nicht aus der Welt schaffen.

So wurde der Golf durch diese natürliche Zwischenlage mit Notwendigkeit mehrfach zu einer geopolitischen Reibungszone, zu einem der strittigsten Gebiete der ganzen Erde [12]) zwischen verschiedenen europäischen Staaten, den Engländern, die ihn zum Schutze Indiens und des Weges nach Indien in uneingeschränktem Besitz zu haben wünschten, den Russen, die ihn als Hafenbereich erstrebten und zeitweise den Deutschen, die ihn als freie Durchfahrtsstraße im Anschluß an die Bagdadbahn dringend benötigten.

---

8) Imbart de la Tour: Les rivalités internationales en Perse et dans le golfe persique, S. 495—499.

9) Schmidt: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, S. 202.

10) Englische Dokumente zur Erdrosselung Persiens, S. 95.

11) Lewin: The German Road to the East, S. 82.

12) Langhans-Ratzeburg: Die geopolitischen Reibungsgürtel der Erde, S. 164; vgl. auch seine Karte der Reibungsgürtel, S. 163.

B. Die politischen Auswirkungen.

Mit Recht ist das geopolitische Reibungsgebiet des Golfes als „Weltwetterwinkel" oder „politischer Vulkan" [13]), der nie zur Ruhe kommt, bezeichnet worden. Die daraus resultierenden politischen Vorgänge sind auf die Verkehrsstellung des Persischen Golfes nicht ohne Einfluß. Ein kurzer, von zuviel Einzelheiten freier Überblick scheint daher zu ihrem Verständnis erforderlich.

1. Britische Interessen und Erfolge.

Die Engländer sind die europäische Nation, die vor allen anderen die wichtigste Rolle im Persischen Golf gespielt hat und noch spielt. Mit einer umfangreichen Betriebsamkeit haben sie tatsächlich alle anderen Europäer aus dem Felde geschlagen. Seit ihrer Mithilfe bei der Vertreibung der Portugiesen aus Hormus im Jahre 1622 haben sie, obwohl ihre Bestrebungen damals im Endergebnis erfolglos blieben, (vgl. S. 20) den Golf nicht mehr außer Acht gelassen und sich ganz allmählich, aber umso sicherer an ihm festgesetzt, schon ehe sich andere europäische Staaten um ihn zu bemühen begannen. Im 17. und 18. Jahrhundert begnügten sie sich mit der Gründung von Handelsniederlassungen an verschiedenen Plätzen [14]).

Ihr erstes machtpolitisch entscheidenderes Unternehmen fällt in den Anfang des 19. Jahrhunderts. Damals vernichteten sie das Seeräuberunwesen, das zu einer entsetzlichen Plage und Behinderung jeglicher Schiffahrt geworden war. Nach diesem mit großen Bemühungen erlangten Erfolg schlossen sie in den Jahren 1820—28 Verträge mit den Scheichs der Piratenküste [15]), durch welche diese unter englische Oberhoheit kamen und ganz von englischer Willkür abhängig wurden. Späterhin nutzten die Briten die ihnen gelungene Befriedigung des Golfes, die von ihnen sogen. "Pax Britannica" [16]) weidlich aus. Sie leiteten daraus eine Menge von Berechtigungen [17]) her und benutzten sie später bei jedem Vorgehen als Rechtsgrundlage, obwohl sie die Beseitigung der Piraterie ursprünglich wohl nur in ihrem eigenen Handelsinteresse unternommen hatten. Ebenso

13) Schweer: Die türk.-pers. Erdölvorkommen, S. 50.

14) Genauere Aufzählung bei Vadala: a. a. O., S. 40 f.

15) März: G. Pr. am P. G., S. 172.

16) Parlamentary Papers, 1908, Cmd. 3882, Bd. 125: British Policy in Persia, S. 7.

17) Vgl. Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 465: „Großbritannien muß und wird seine Rechte beanspruchen als Ausgleich für die Opfer, die es gebracht hat, für das Kapital, das es verschwendet hat und um des Friedens willen, den es hier zu wahren hat."

wie das Seeräuberunwesen unterdrückten sie später den blühenden Sklavenhandel und den Waffenschmuggel, wodurch sich ihnen nur noch mehr Gründe für eine fernere Machterweiterung darboten.

In den Anfang des 19. Jahrhunderts fallen weiter eine Reihe von englischen Plänen, die eine Verbindung des Golfes mit dem Mittelmeer erstrebten. Das Interesse Englands an dem Persischen Golf war zuerst geweckt durch die oben (S. 35) näher gekennzeichnete Bedeutung Vorderasiens als eines Schutzwalles gegen europäisches Vordringen nach Indien. Durch Napoleons Sieg im Jahre 1798 in Ägypten, von wo aus er letzten Endes den britischen Kolonialbesitz in Indien zu bedrohen hoffte, kam den Briten zum ersten Mal die Möglichkeit einer solchen Gefahr klar zum Bewußtsein [18]). Seit dieser Zeit waren sie daher beständig darauf bedacht, den Durchbruchweg nach Indien selbst in die Hand zu bekommen. Als solcher kam vor der Eröffnung des Suezweges in erster Linie der Weg über den Persischen Golf in Frage, da er die kürzeste und strategisch vorteilhafteste Verbindungsmöglichkeit bot. Schon 1782 war der Engländer Sullivan vereinzelt für ein solches Unternehmen eingetreten [19]). Zu praktischen Versuchen kam es aber erst durch Chesney, der zu diesem Zweck eine gründliche Erkundungsfahrt in den Ebenen des Zweistromlandes durchführte und im Anschluß daran ausführliche Vorschläge für die Inangriffnahme einer Euphrattalbahn in Verbindung mit dem Persischen Golf entwickelte [20]). Nach ihm trat Rawlinson mit Plänen einer entsprechenden Tigristalbahn hervor [21]).

Beide Entwürfe gelangten jedoch nicht zur Ausführung. Mit dem Bau des Suezkanals, der ein genügender Ersatz für diese Pläne zu sein versprach, wurde ihre Ausführung von der englischen Regierung einstweilen ganz zurückgestellt. Erst später wurde der Chesneysche Plan wieder aufgenommen, als man die leichte Gefährdungsmöglichkeit der konzentrierten Suezkanalzone zu erkennen begann. Damit wollte man sich zugleich einen Ersatz sichern für einen evtl. späteren Verlust der englischen Kontrolle über den Suezkanal [22]). Die Beherrschung des Persischen Golf-Bereichs versprach zugleich eine Sicherung gegen Rußland, das zu einer Gefahr für

18) Stuhlmann: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, S. 256.

19) Schmidt: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, S. 652.

20) Chesney: Narrative of the Euphrates Expedition carried on by order of the British Government during the Years 1835, 1836 and 1837.

21) Grothe: Die Bagdadbahn, S. 5.

22) Loewy: Englische Verkehrspolitik im Mittleren Osten, S. 673; Steffen: Arabien tritt in die Weltpolitik ein, S. 1033.

die Nordwestflanke Indiens zu werden drohte [23]). Erneut wurden mit großem Eifer verschiedenste Möglichkeiten erwogen. Es tauchte sogar der Gedanke auf, einen Kanal vom Mittelmeer zum Euphrat hin zu bauen, der aber in seiner praktischen Undurchführbarkeit nur als „Phantasieprodukt vom grünen Tisch“ [24]) bezeichnet werden kann.

Zu einer praktischen Durchführung der Wiederaufnahme des alten Überlandweges kam es trotz der vielen theoretischen Erörterungen einstweilen nicht [25]). Sie blieb dem unvollendeten Bagdadbahnbau und der Entwicklung der Nachkriegszeit vorbehalten. Vorerst begann man geschickterweise den in Aussicht genommenen Plan durch politische Unternehmungen in Vorderasien, die sich aber insbesondere auf den Bereich des Persischen Golfes bezogen, zu unterbauen.

In eine Periode größter Aktivität trat die englische Golfpolitik unter ihrem tatkräftigsten Förderer, Lord Curzon, der allein zu diesem Zweck 1904 eine wirkungsvolle Demonstrationsfahrt in den Meerbusen unternahm. Im Verfolg seines Programms: „Die Sicherheit Indiens ist die erste Pflicht Großbritanniens“ [26]), machten sich die Engländer mit großer Energie daran, sich den Persischen Golf ganz anzueignen. In bester Erkenntnis seiner strategisch wichtigsten Punkte gründeten sie an seinem Südausgang, der das ganze Nebenmeer allein vollständig kontrollieren und beherrschen kann, die Kohlenstation Basidu auf der Insel Kischm, die 1914 an den noch geeigneteren Platz Hendjam verlegt wurde. Die Lage dieser englischen Station ist in ihrer großartigen Beherrschungs- und Überwachungsmöglichkeit durchaus zu vergleichen mit ähnlichen überlegenen, strategischen Sicherungspunkten der britischen Weltmacht, wie z. B. Aden oder Gibraltar. Andere günstig gelegene, wichtige Orte wurden durch Protektorate (wie Bahrein seit 1861) oder durch verschleierte Protektorate (wie Maskat, Koweit und Mohammera) ihren Zwecken dienstbar gemacht [27]). Die Eng-

---

23) Andrew: Euphrates Valley Route to India, in Connection with the Central Asian and Egyptian Questions, S. IX.

24) Schmidt: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, S. 654; auch Kanitz: Verbindungsproject des persischen Golfs mit dem Mittelmeere, S. 648 ff.

25) Die einzige positive Grundlage dafür war bisher die überaus frühe Erwerbung der Schiffahrtskonzession auf dem Euphrat durch die englische Firma Lynch & Co. im Jahre 1834. Schmidt: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, S. 653.

26) Curzon: Persia and the Persian Question, Bd. II, S. 603. Dieses schon häufig zitierte, umfangreiche Werk gibt unter nicht ganz zutreffendem Titel im wesentlichen ein Bild seiner überaus großen Wertschätzung des Persischen Golfes für die Sicherung Indiens.

27) Schott, S. 97; Griesbauer: Arabische Wirtschafts- und Verkehrsprobleme, S. 531 f.; Stuhlmann: a. a. O., S. 237.

länder verfolgten dabei geschickterweise ihr altbewährtes System, die bestehenden Verhältnisse äußerlich unangetastet zu lassen und sich nur auf ihre Überwachung zu beschränken. Sie gingen bei der Eroberung des Golfgebietes nur von der See aus und dehnten ihren Einfluß nur auf die auserlesensten Punkte eines schmalen Küstenstreifens aus. So war ihre Herrschaft eine rein litorale [28]), die aber infolge des in der Einleitung skizzierten, passiven Charakters der Randländer zu einer vollkommenen Beherrschung genügte.

Daneben förderten die Briten ihre Machtergreifung durch nicht unmittelbar politische Maßnahmen wie Kabellegungen, Einrichtung von Schiffslinien und Handelsagenturen, Erlangung von Schiffahrtskonzessionen auf den Flüssen, sowie Bahnbau- und Ölausbeutungskonzessionen. Die politische Durchdringung und Umklammerung Arabiens als Basis strategischer Unternehmungen und die Einmischung in politische Probleme Persiens waren im übrigen unvermeidliche Etappen auf dem Wege zum geplanten Ziel. Allerdings drohten ihnen bei ihrem Vorgehen auch von seiten anderer europäischer Nationen vielfach Gefahren. Gleichwohl hatte die englische Großmacht den Persischen Golf allmählich und unauffällig schon weitgehend umzingelt und in ihre Hände gebracht, als der Weltkrieg ausbrach.

2. Russische Interessen.

Neben dem stark vorherrschenden Einfluß Englands treten im Golf alle anderen Nationen Europas weit zurück, denn sie haben sich in der Neuzeit erst spät für den Meerbusen interessiert, als die Engländer die Führung schon teilweise übernommen hatten.

Unter all diesen Ländern steht jedenfalls Rußland, den geopolitischen Verhältnissen entsprechend, an erster Stelle. Der russische Drang zum Persischen Golf wirkte sich praktisch am stärksten aus in den vielen nordsüdlichen Bahnprojekten, die ihr Ende in einem Golfhafen finden sollten, der als Ausfallstor für die reichen Erzeugnisse Südrußlands und Nordpersiens ausersehen war. Zur Durchführung dieser Pläne errichtete Rußland an der Golfküste verschiedene Konsulate [29]), für deren Einrichtung einstweilen offenbar kein weiteres Bedürfnis bestand. Dazu machte es auch einen Angriff von der Seeseite her, indem es seit 1900 eine staatlich unterstützte Schiffahrtslinie von Odessa her zum Golf [30]) laufen ließ, deren Schiffe aber bald

28) März: G. Pr. am P. G., S. 167. Die Briten haben tatsächlich keinen anderen territorialen Besitz am Golf als die winzige Kohlenstation Hendjam und die Insel Abadan, The Indian Year Book, S. 221.

29) Kuß: Handelsratgeber für Persien, S. 16.

30) Prothero: a. a. O., S. 66.

nur noch viermal im Jahr verkehrten und später ganz ausblieben.

Durch all diese Unternehmungen hatten sich die Russen bei den Engländern in steigendem Maß unbeliebt gemacht. Die Reibung zwischen ihnen wurde immer schärfer, und es war allmählich ein ausgesprochener englisch-russischer Gegensatz entstanden, der sich immer mehr zuspitzte, bis es im Jahre 1907 zu einer Übereinkunft [31]) kam, in der die beiden Mächte einfach das damals vollständig machtlose Persien untereinander aufteilten. Die Engländer hatten den Zeitpunkt zu diesem Übereinkommen geschickt ausgewählt, denn damals befanden sich die Russen gerade unter dem Druck der Schwierigkeiten mit Japan und mußten sich wohl oder übel übervorteilen lassen. Obwohl Rußland den Teil Persiens nördlich von der Linie Kirmanschah—Jesd Mesched erhielt, welcher das wirtschaftlich wertvollste und bevorzugte Gebiet Persiens umfaßt und England sich mit dem kleineren, öden und geringerwertigen Teil östlich der Linie Bender Abbas -Kirman—Birdjand, jenseits der dazwischenliegenden Neutralen Zone, begnügte [32]), trug England einen wenn auch verhüllten Sieg davon. Es hatte in weiser Voraussicht den Teil für sich erwählt, dessen Küste an den Persischen Golf grenzte und den Hafen in seine Interessensphäre einbezogen, der an dem strategisch vorteilhaftesten Punkt zur Beherrschung des gesamten Golfes lag [33]). So wurde Rußland durch diesen Vertrag vom Golf ferngehalten, ein Zustand, der vielleicht von Dauer sein würde, wenn Rußland nicht infolge seiner Zwangslage notgedrungen immer wieder zum Meer streben müßte. So hat es tatsächlich in der neuesten Zeit wieder begonnen, sich im Golf zu betätigen durch Einführung einer neuen Schiffslinie (s. S. 88) und wird es wohl auch im Zusammenhang mit der neu geplanten Transpersischen Bahn tun (S. 51).

3. Deutsche Interessen.

Deutschland hat dem weltentlegenen Golfgebiet gegenüber lange die „Rolle des unbeteiligten Zuschauers“ [34]) gespielt. Das änderte sich mit einem Schlage durch den Bau der Bagdad-

31) Parlamentary Papers 1907, Cmd. 3750, Bd. 125: Convention signed on Aug. 31, 1907, between Great Britain and Russia containing Arrangements on the Subjects of Persia, Afghanistan and Thibet.

32) Vgl. die Ausdehnung der politischen Interessensphären auf der diesbezüglichen Karte bei Grothe: Persien (Schluß).

33) In der oben zitierten Konvention wird außerdem ausdrücklich betont, daß die russische Regierung die besonderen Interessen Großbritanniens im Persischen Golf anerkenne, welche Versicherung England gewiß mehr bedeutete als alle übrigen Vereinbarungen über das persische Binnenland.

34) v. Niedermayer: Die geopolitischen Grundlagen des eurasiatisch-afrikanischen Übergangserdraums, S. 161.

bahn. (Ihre ungeheure Bedeutung und die Geschichte dieses Unternehmens im Hinblick auf die Durchgangslage des Golfes sind in Abschn. II, B behandelt.) England, das dieses an sich rein wirtschaftliche Projekt als politisches ansah [35]) und für seine Vormachtstellung im Golfgebiet und seine indischen Interessen fürchtete, setzte der Ausführung seinen ganzen erbitterten Widerstand entgegen. „Mit jedem Kilometer Schienen der Bagdadbahn, der nach SO vorgestreckt wurde, steigerte sich die britische Geschäftigkeit am Golf" [36]). Mit vielen Intrigen und Listen gelang es den Engländern, sich dieses unliebsamen Widersachers zu entledigen (S. 27 ff.).

Was den Verkehr im Golf selbst angeht, so war Deutschland ebenfalls bis zum Bagdadbahnprojekt nur sehr selten in Erscheinung getreten. Nur dann und wann hatten deutsche Forscher den Golf bereist, und nur sehr selten waren deutsche Schiffe in diese Gegend gekommen: 1879 die Stralsunder Bark „Eugen", 1882 die Hamburger Bark „Ella" und 1895 bzw. 1899 die beiden Kriegsschiffe „Cormoran" und „Arcona" [37]).

Im Zusammenhang mit dem Bagdadbahnbau gewann der Meerbusen aber auch handelsgeographische Bedeutung für die Deutschen. 1893/94 wurde in Buschehr das deutsche Handelsunternehmen Johann Werth & Co. gegründet, das seine Tätigkeit aber bald wieder einstellte, während die Hamburger Firma Robert Wönckhaus & Co. im Golf zu einem tatkräftigen Wegbereiter deutschen Handels wurde. Trotz anfänglich großer Schwierigkeiten gelang es ihr mit unendlicher Mühe, sich erfolgreich gegen die scharfe englische Konkurrenz durchzusetzen. Diese Firma ließ sich 1898 in Lingah nieder und dehnte ihre Tätigkeit später nach Bahrein, Bender Abbas, Buschehr, Mohammera und Basra aus. Sie verlegte sich hauptsächlich auf den Export der beim Perlenfang bisher unverwertet weggeworfenen Perlmutterschalen [38]), worin sie konkurrenzlos dastand.

Nach einiger Zeit wurde sie Agent des 1906 eingerichteten arabisch-persischen Dienstes der Hamburg-Amerika-Linie, welcher anfangs monatlich, von 1912 ab 14tägig in direkter Fahrt von Hamburg zum Golf verkehrte und

35) Vgl. in dieser Hinsicht die häufig geäußerten gegensätzlichen Ansichten der Deutschen und ihrer Gegner: z. B. Grießbauer: Die internation. Verkehrs- u. Machtfragen an d. Küste Ar., S. 21: „Unsere Interessen liegen mehr auf wirtschaftlichem als auf politischem Gebiete" und dagegen z. B. Lewin: a. a. O., S. 93: „Deutsche Intrigen in Verkleidung von Handelsabenteuern können nicht geduldet werden."

36) Schott, S. 103.

37) Schott: Ozeanograph. u. Klimatolog. d. P. G., S. 4; Pein: Bericht über die Fahrt der Bark Ella von Batavia nach Bandar Abbâss, Bûschar und Bassra, S. 420 ff.

38) Schott, S. 82.

dort fast alle Häfen anlief. Dieser deutsche Schiffsdienst bot eine wichtige Stütze für die weitere Entfaltung des deutschen Handels am Golf. Er zeitigte allmählich günstige Ergebnisse, nachdem er zuerst mit Verlusten gearbeitet hatte [39]). Die Einrichtung dieser Linie stachelte Englands Unwillen ebenso sehr auf wie der Bagdadbahnbau, da es die Vorrangstellung seiner Schiffahrtsgesellschaften bedroht fühlte. Es unterstellte der Hapag, daß ihre Golflinie staatlich subventioniert sei [40]), behauptete, daß das deutsche Konsulat in Buschehr nur aus politischen Gründen 1897 geschaffen worden sei [41]) und ging soweit, die von der Firma Wönckhaus auf der Insel Abu Musa zur Ausbeutung der Eisenoxydlager angestellten Arbeiter unter einem Vorwand durch ein Kriegsschiff von dort wegzuholen [42]).

Wie auch in diesem Fall, dessen Schlichtung sich bis zum Kriegsausbruch hinauszögerte, kam England zur Vertreibung der Deutschen aus dem Golf der Krieg zur Hilfe, dessen Folgen es dort zum unbeschränkten Alleinherrscher machten. Daher ist umso erstaunlicher zu sehen, wie es Deutschland trotzdem gelungen ist, allmählich wieder aktiv am Golfverkehr teilzunehmen. Mit der Teilflugstrecke Teheran—Buschehr des von den Junkerswerken in Persien eingerichteten Flugdienstes (S. 94) tauchte es wieder am Golf auf. Weit wesentlicher war aber das Auftreten der Hansa-Linie, die das Erbe des arabisch-persischen Dienstes der Hapag übernahm und durch ihren ausgezeichneten, regelmäßigen Personen- und Frachtdienst eine Transportgelegenheit direkt von und nach Deutschland bot (S. 88). Leider sah sich die Firma Wönckhaus & Co. im Jahre 1933 gezwungen, ihr Handelsunternehmen im Golf aufzugeben, teils wegen der japanischen Konkurrenz, in erster Linie aber, weil persische Aufkäufer den Handel heute selbst ausüben [43]). Trotz dieses bedauerlichen Umstandes ist aber zu hoffen, daß sich Deutschland im Golfhandel wieder durchsetzen wird, wie es im Verkehr schon geschehen ist und wie die neu hergestellten wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Persien [44]) erwarten lassen, weil die deutschen Waren wegen ihrer Qualität im Orient immer noch beliebt sind und nicht so leicht verdrängt werden können.

---

39) Auf Grund mündlicher Mitteilung des Herrn Direktor F. Haller, Hamburg; vgl. auch Himer: Geschichte der Hamburg-Amerika-Linie, 2. Teil, S. 95.
40) Engl. Dokumente zur Erdrosselung Pers., S. 45.
41) Grothe: a. a. O., S. 95.
42) Schott, S. 82.
43) Lt. mündlicher Mitteilung der Firma Robert Wönckhaus & Co., Hamburg.
44) Hesse: Das Deutsch-Persische Vertragswerk vom 17. Februar 1929, insbesondere S. 17.

4. Interessen anderer Länder.

Von den anderen Nationen haben einige den Golf erst in allerjüngster Zeit und unter rein kommerziellen Gesichtspunkten in ihren Interessenkreis einbezogen, z. B. Amerika und Japan. Auch die früher daran interessierten Länder gelangten hier nur zu geringer politischer Betätigung.

Was die Franzosen angeht, begann ihr Interesse mit der Gründung ihrer «French East India Company» im Jahre 1664 [45]). Sie haben sich im Golf aber nie besonders intensiv betätigt [46]) und außerdem mehr auf den Golf von Oman und Maskat beschränkt. Die vorübergehend bestehenden französischen Konsulate traten nie sehr aktiv in Tätigkeit, und selbst die Einführung eines monatlichen Schiffahrtsdienstes der «Compagnie des Messageries Maritimes» im Jahre 1895 [47]) war ein Fehlschlag. Letzten Endes mußte sich Frankreich auf das Amt eines Schutzherrn über die kleinen omanischen Küstenschiffe beschränken, die zwischen Sur und den französischen Kolonien der afrikanischen Küste verkehrten [47]).

Im Lauf der Zeit kam es zu verschiedenen Zwischenfällen zwischen Frankreich und England, bis ersteres im Jahre 1903 alle alten Vorrechte und Interessen in Maskat zugunsten Großbritanniens aufgab, als teilweisen Ausgleich für die Zusicherung der Mithilfe in der Revanchefrage [48]). Damit waren die Franzosen im wesentlichen aus dem Golf beseitigt, und es blieben nur einzelne, unbedeutende Konsulate zu ihrer Vertretung übrig.

Die Türkei hatte, obwohl sie am Persischen Golf im territorialen Besitz seiner nordwestlichen Randländer war, geringeren Einfluß auf die Gestaltung der politischen Verhältnisse, als man erwarten sollte. Ihre Herrschaft in El Hasa an der ostarabischen Küste war nur eine mehr oder weniger geduldete und wurde von den einheimischen Machthabern der nach der Zahl überwiegenden Araber kaum anerkannt [49]). England war in diesen Regionen eine träge, untätige Türkei als Bollwerk gegenüber tatenlustigeren Staaten sehr willkommen, sodaß es an einer Änderung der bestehenden Verhältnisse nicht das geringste Interesse hatte. Erst als die Türkei in Verbindung mit dem mächtigeren Deutschland durch Förderung des Bagdadbahnprojektes Anstrengungen machte, die zu einer eigenen Vor-

45) Prothero: a. a. O., S. 65.

46) In den französischen Werken über den Persischen Golf finden sich immer wieder lebhafte Klagen und Vorwürfe über das dortige Zurückstehen und passive Verhalten der Franzosen; vgl. dazu z. B. Vadala: a. a. O. (Schluß) oder Pavie: La Mer Rouge et le Golfe Persique, S. 838, die beide den französischen Handelseinfluß als Grundlage für eine politische Machterweiterung empfehlen.

47) Vadala: a. a. O., S. 28.

48) Schott, S. 56.

49) März: G. Pr. am P. G., S. 170.

derasienpolitik hätten führen können, erkannten die Engländer die Gefahr und ergriffen Gegenmaßnahmen.

5. Die Auswirkungen des Weltkrieges.

Einen endgültigen Sieg erlangte England aber erst durch den Weltkrieg. Es hatte diesem Erfolg in jeder Hinsicht so zielbewußt und gründlich vorgearbeitet, daß es zur Erreichung des erstrebten Zieles nur noch dieses letzten Anstoßes bedurfte [50]). Im Verlauf des Krieges wurde die Türkei und im Zusammenhang mit ihr der Hauptfeind, Deutschland, mit Gewalt endgültig aus dem Golf verdrängt und England blieb somit als Alleinherrscher zurück, nachdem alle anderen Konkurrenten ja schon vorher auf verschiedene Weise entfernt worden waren.

Nun begann England seine endlich erreichte Monopolstellung im Golf immer mehr zu festigen. Die Besitzergreifung der südpersischen Ölfelder und die gesteigerte Bedeutung des Golfes als Schnellverkehrsweg nach Indien hatten den Wert dieser Politik nicht unbeträchtlich erhöht. Von nun an kann man von einer englischen Vorderasienpolitik großen Stils [51]) sprechen, die sich nicht allein auf den Persischen Golf, sondern auf die neue Verkehrsstraße (vgl. Abschn. IV, B, 5, a) in ihrer ganzen Ausdehnung erstreckte. Durch geschicktes Ein- und Zugreifen erreichte es Großbritannien, daß ihm die Mandate über Irak und Transjordanien zugeschrieben wurden, womit der neue Überlandweg geschlossen durch eine Kette von englischen Vasallenstaaten über die von England kontrollierte vorderasiatische Landbrücke führt [52]) und sein großer Wunschtraum, der schnellste Weg nach Indien in englischen Händen, erfüllt ist.

In seinem Monopolgebiet herrscht England nunmehr uneingeschränkt bei ständig noch steigendem Einfluß. Der Meerbusen ist ganz der indischen Verwaltung unterstellt und großzügig organisiert mit konsularischen Vertretungen in vielen Häfen, denen jederzeit zur Überwachung aller Vorgänge im Golf Militär und Kriegsschiffe zur Verfügung stehen. Das Zentrum der englischen Herrschaft ist in Buschehr, wo der politische Resident als „ungekrönter König des Golfes" stationiert ist [53]).

50) „Was unsere Interessen im Golf angeht, war der Ausbruch des Krieges mit Deutschland im Jahre 1914 ein wahrer Segen", Candler: The long road of Bagdad, Bd. II, S. 278.

51) Fraser spricht sogar von einer englischen Monroe-Doktrin im Nahen Osten. Fr.: India under Curzon and after, S. 83.

52) Steffen: Arabien tritt in die Weltpolitik ein, S. 1033; Hoepli: England im Nahen Osten, S. 53.

53) Stuhlmann: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England, S. 258; März: G. Pr. am P. G., S. 174. In letzter Zeit wird übrigens wegen der neuen Fluglinie die Verlegung des Hauptzentrums nach Bahrein erwogen. (Vgl. IV, B, 5, c). Tewfik: Die Bahrein-Inseln, S. 415.

So ist der Persische Golf ein geschlossenes britisches Meer geworden, was sich für dessen heutige Verkehrsstellung in jeder Beziehung richtunggebend und fördernd äußert. England, das Freund und Feind aus dieser Region verdrängt hat, wird sich weiterhin energisch wehren gegen jeden Einspruch einer fremden Nation [54]). Aber trotz allem scheint es damit doch noch nicht zu Ende zu sein. Schon künden sich neue Unruhen und Streitigkeiten in diesem Weltwetterwinkel an, durch Forderungen und Ansprüche von orientalischer Seite her, deren Auswirkungen aber erst die Zukunft zeigen muß.

54) „Es wird nicht mit den Interessen des Britischen Imperiums vereinbar sein, wenn irgend eine europäische Macht Kontrolle über die Häfen des Persischen Golfes ausüben wird", Parlamentary Papers, Cmd. 3882 (s. S. 37).

IV. Die heutige Verkehrsstellung des Persischen Golfes.

A. Neuere Antriebskräfte.

Zu dem Impuls, den Englands Sicherung Indiens für die erneute Inangriffnahme des Weges über den Persischen Golf bedeutete, gesellten sich in neuerer Zeit noch verschiedene andere Antriebsmomente, welche die berühmte Durchgangsstraße des Altertums und Mittelalters wieder zu einem überaus wichtigen Weltverkehrsträger machten.

1. Erschließung und Ausbeutung des südpersischen Erdölgebietes.

Die Bedeutung der Verkehrsstellung des Persischen Golfes erfuhr in neuerer Zeit eine Steigerung durch einen bislang vollkommen zurückstehenden Faktor, und zwar durch das Erdöl, das als plötzlich einsetzende Antriebskraft von größter Tragweite wurde. Bekannt war dessen Vorhandensein dort durchaus. Schon die Alten hatten oberflächlich abgeschöpftes Erdpech zum Kalfatern ihrer Schiffe und für andere primitive Zwecke gebraucht[1]). Im übrigen waren die großen Vorräte aber noch völlig ungenutzt. Erst gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts stellte der Geologe de Morgan nach eingehenden Untersuchungen mit ziemlicher Sicherheit eine große, ölführende Zone fest, die sich von Mossul aus die Zagrosketten entlang bis über Kischm hinaus erstrecken soll[2]). Auf Grund dieser Entdeckung erwarb der kanadische Millionär d'Arcy 1901 eine Ölausbeutungskonzession für ganz Persien mit Ausnahme der fünf nördlichen Provinzen, welche 1909 von der neugegründeten Anglo Persian Oil Company (= A. P. O. C.) übernommen wurde[3]). Von entscheidender Einwirkung auf die Entwicklung der Ölausbeutung wurde der Erwerb von über 51% der Aktien durch die englische Regierung, die im Jahre 1914 erfolgte[4]),

1) Grothe: Pers. S. 22; Schott, S. 31; Schweer: Die türk.-pers. Erdölvork., S. 1.

2) de Morgan: Mission scientifique en Perse, Abtlg. III, Bd. I, S. 64; vgl die Ausdehnung der ölführenden Regionen auf der Karte: „Die Ölfelder der A. P. O. C." bei Schweer: Die türk.-pers. Erdölvork., S. 23.

3) Vgl. die tabellarische Zusammenstellung der vielen verschiedenen Konzessionen bei Schweer: ebenda, S. 71 f.

4) Parlamentary Papers, Cmd. 7419, Bd. 54, 1914: Agreement with the Apoc. Limited.

wodurch das ganze Unternehmen zu einem Teil der aktiven britischen Erdölpolitik wurde und großzügiger angefaßt werden konnte. Seit 1908 fließt nun der Ölstrom aus dem Meidan i Naphtun-Felde und einigen kleineren, in dessen Nähe, zwischen Ahwas und Schuschter, liegenden Feldern, in denen wegen ihrer Meeres- und Flußnähe zuerst gebohrt wurde, ununterbrochen wie aus einem unerschöpflichen Quell. Er hat bis einschließlich 1933 66¾ Millionen Tonnen zu Tage gefördert.

Wie schnell die zunehmende Produktion das südpersische Ölgebiet zu dem viertgrößten der ganzen Weltförderung gemacht hat, ist deutlich aus der folgenden Aufstellung zu ersehen:

Tabelle 3.

Jährliche Ölgewinnung der A. P. O. C. von 1912—1933 [5]).

Jahre	Tonnen	Jahre	Tonnen
1912	44 000	1923	3 000 000
1913	82 000	1924	3 773 000
1914	280 000	1925	4 400 000
1915	380 000	1926	4 630 000
1916	460 000	1927	4 900 000
1917	650 000	1928	5 440 000
1918	910 000	1929	5 550 000
1919	1 120 000	1930	6 040 000
1920	1 410 000	1931	5 840 000
1921	1 770 000	1932	6 600 000
1922	2 360 000	1933	7 000 000

Diese Tabelle zeigt ein stetiges Ansteigen der Produktion mit einer geringfügigen Ausnahme im Jahre 1931. Die Werte sind in verhältnismäßig kurzer Zeit zu unglaublich hohen Zahlen angewachsen. Eine besonders auffällige Steigerung beginnt bald nach Beendigung des Weltkrieges, die ihre Begründung darin findet, daß die britische Marine im Lauf des Krieges und nachher in noch größerem Maße zur Ölfeuerung überging [6]) und so zu einem Verbraucher erster Ordnung wurde.

Heute ist England durch den Besitz [7]) dieses Ölgebietes in der Lage, seine ganze Flotte mit Öl zu versorgen, - während

5) Zusammengestellt und berechnet nach den einzelnen Jahresberichten der Anglo-Persian Oil Co.

6) Hesse: Zur Geschichte und Bedeutung der Anglo-Persian Oil Co., S. 805; Levy: Die allbritische Selbstversorgung, ihre Ausdehnungsmöglichkeit und Begrenzung, S. 543.

7) Nur 16 % des Reingewinns fielen stets jährlich an Persien. Nach einem neuen Abkommen ist die Abgabe von 4 sh je t abgeändert worden, ebenso wie gleichzeitig das Konzessionsgebiet auf die Hälfte seines bisherigen Umfangs eingeengt worden ist. (Frankfurter Zeitung, 1933, Nr. 332), was aber praktisch keine Verringerung der Bedeutung ausmachen kann wegen der geschlossenen Erstreckung der ölführenden Zonen im südlichen Teile Persiens.

es früher im Notfall von den Vereinigten Staaten abhängig war — sowie gewöhnlich auch den innerenglischen Bedarf zu decken und noch auf dem Weltmarkt abzusetzen, besonders in den ölarmen Regionen des Indischen Ozeans und der Südsee. Heute ist die A. P. O. C. mit ihren vielen Tochtergesellschaften nach der amerikanischen Standard Oil- und der englisch-holländischen Royal Dutch Shell-Gesellschaft der größte Ölkonzern der Welt [8]).

Daß sich dieses bedeutende Weltproduktionsgebiet genau im inneren Ende des Persischen Meerbusens befindet, an dem Golfweg Europa—Indien, den England mit seiner Hilfe nur noch stärker beherrscht, steigert die einzigartige Stellung des Golfes nicht wenig und macht ihn zu einem der bedeutendsten Erdölpassierwege der Welt. Das Ölreservoir hat dort eine äußerst günstige und gesicherte Schutzlage, die besonders wichtig wird im Kriegsfall, weil England dann von hier aus ungehindert den gesamten Brennstoffbedarf seiner Kriegsflotte im Indischen Ozean decken kann. So ist der Persische Golf durch die Erschließung dieser neuen, unabhängigen Ölquelle noch mehr in einen wirtschaftlichen und militärpolitischen Brennpunkt des englischen Imperialismus gerückt, womit seine Verkehrsstellung durch vermehrte Schiffahrt, neue Häfen, gesteigerten Handel usw. einen starken Antrieb erfahren hat [9]).

2. Einführung des modernen Schnellverkehrs.

Die vielleicht wichtigste Antriebskraft zur Wiederbenutzung der uralten Verkehrsstraße war das in der heutigen Zeit fortgesetzt zunehmende Bedürfnis nach möglichst zeitersparendem Schnellverkehr, welches dem modernen Weltverkehr seine Bahnen vorschreibt. Da dieser selbstverständlich auch auf dem Wege Europa—Indien mindestens für den Passagier-, Post- und Eilfrachtverkehr, die kürzeste und schnellste Verbindung forderte, mußte er sich die oben (Abschn. II. C) geschilderte Schnellverkehrslage des Persischen Golf-Weges zunutze machen.

8) Hollweg: Indopazifische Ölprobleme, S. 156.

9) Das mesopotamische Erdölgebiet mit den Mossul Oil Fields und der Irak Petroleum Co. steht zwar geologisch und politisch mit dem südpersischen in engstem Zusammenhang und weist auch in seinen geographischen Beziehungen zum Persischen Golf hin. Gleichwohl kann es hier keine Berücksichtigung finden, da es seinen Abflußweg zum Mittelmeer hin eingeschlagen hat, durch die lt. Tagespresse gerade vollendeten und in Benutzung genommenen beiden Ölleitungen von Kerkuk nach Tripolis bzw. Haifa, (Hamburger Fremdenblatt, 1934, Nr. 101), durch die England in der Lage ist, auch seine ganze Mittelmeerflotte durch die Versorgung mit Öl stets aktionsfähig zu erhalten.

Als neueste Schnellverkehrsmöglichkeit trat der Luftverkehr in Erscheinung, welcher sich aus den Kriegserfahrungen heraus rasch zu einer ungeahnten Blüte entwickelte. So wie alle entstehenden Großluftwege ohne Beachtung der natürlichen Verhältnisse der Routen bei alleiniger Berücksichtigung der anzufliegenden Verkehrsknotenpunkte stets die direktesten Strecken wählen [10]), so natürlich auch der allererste Großluftweg, der praktisch in Angriff genommen wurde und von Europa nach Indien führen sollte. So wird die Rolle des Persischen Golf-Weges als einer erneuten Weltdurchgangsstraße durch den modernen Luftverkehr ganz beträchtlich erweitert.

Ebenso hatte schon vor dem Luftverkehr auch der Kabel- und Telegraphenverkehr diesen Weg in Anspruch genommen, da er auch von der Forderung nach Schnelligkeit geleitet wurde, und zwar mit der Eröffnung der britisch-indischen telegraphischen Verbindungslinie um 1870 [11]). Nur konnte dieser neue Verkehr anfänglich nicht so sehr zur Geltung kommen neben den sonst vorhandenen, längeren Linien, daß er allein in der Lage gewesen wäre, den vernachlässigten Persischen Golf wieder zu einem wichtigen Verkehrsmeer zu machen.

Begünstigt wird diese Entwicklung zweifellos auch durch den anwachsenden drahtlosen Nachrichtenschnellverkehr, der eine erhebliche Anzahl drahtloser Stationen an den Küsten des Golfes hat entstehen lassen (s. S. 97).

3. Erwachendes Interesse des Orients für Verkehrsfragen.

Die eigene politische Entwicklung des Orients in jüngster Zeit wirkt auf die Verkehrserschließung des Persischen Golfes nicht weniger fördernd als die anderen Antriebskräfte. Vielleicht ursprünglich in Reaktion gegen das gewaltsame Eingreifen europäischer Mächte in die orientalischen Verhältnisse hat sich die einheimische Bevölkerung auf sich selbst besonnen und ist heute durchdrungen von einem wahrhaft nationalen Geist, der nach Selbständigkeit und Unabhängigkeit von abendländischen Einflüssen strebt. Dieser neue politische Kurs des Orients zeigt sich auch in den Ländern zu beiden Seiten des Persischen Golfes [12]).

---

10) Vgl. das dementsprechende Weltübersichtskärtchen bei Hochholzer: Zur Geopolitik des Flugwesens, S. 251.

11) Goldsmid: Telegraph and Travel. A Narrative of the Formation and Development of Telegraphic Communication between England and India, S. 1 ff.

12) Im Irak natürlich nicht, da sich dieser wie der Golf selbst mehr denn je in den Händen einer fremden Macht befindet. Großbritannien sorgt dort aber ohnedies in eigenstem Interesse für die Ausbildung jeglicher Verkehrsmöglichkeiten (s. S. 53 f. u. 55 f.).

In Arabien ist es die aus der religiösen Wahabitenbewegung hervorgegangene nationale Richtung unter der Führung des klugen und weitsichtigen Ibn Saud, der es verstanden hat, fast ganz Arabien in einem nationalen Staatsgebilde zusammenzufassen und nun mit geschickter Diplomatie die englische Fremdmacht von weiterem Eindringen fernhalten will, und dem als höchstes Ziel die Bildung eines gewaltigen Panarabien vorschwebt [13]).

Persien hat sich, wenn auch später, gleichfalls aufgerafft, nach einer langen Periode gänzlichen Niedergangs und der Zerdrückung zwischen russischen und englischen Interessen. Erst 1921 erstand den Persern ein tatkräftiger Führer in der Person des Schach Resa Khan, der die Macht in Persien durch Staatsstreich an sich riß. Er ist von einem starken, nationalen Willen erfüllt und will seinem Land mit allen Mitteln wieder zu Macht und Blüte verhelfen [14]).

Bei beiden Herrschern zeigt sich nun in Verbindung mit ihrem staatlichen Aufbauprogramm ein stark hervortretendes Interesse für Verkehrsfragen, da sie mit Recht der Ansicht sind, daß eine Verkehrserschließung und verkehrliche Durchdringung ihrer Reiche sehr viel zu deren Entwicklung und Aufschwung beitragen wird. Vorwiegend tritt dieses Interesse in Persien auf, wo ja auch durch die natürlichen Verhältnisse günstigere Voraussetzungen gegeben sind als in dem öden Wüstenarabien, in welchem Ibn Saud einstweilen noch auf zu viel Schwierigkeiten bei der Lösung der politischen Probleme trifft.

In Persien steht an erster Stelle die Ausbildung der Verkehrswege, insbesondere der Zufahrtsstraßen zum Persischen Golf hin, die infolge langer Vernachlässigung sehr im argen lagen. Viele der beschwerlichen und gefahrvollen Karawanenwege werden in Persien wie auch in Arabien trotz großer Geländeschwierigkeiten für Automobile nutzbar gemacht: z. B. die Straßen Mohammera—Teheran (1928), Buschehr –Schiras, Bender Abbas—Kirman (1929) [15]) oder wenigstens zu besser chaussierten Karawanenstraßen ausgebaut.

Gleichzeitig brachte der persische Herrscher einen auch schon vor seiner Zeit langgehegten Plan zur Ausführung durch den Bau der strategisch und wirtschaftlich so wertvollen transpersischen Nordsüdbahn, die das Kaspische Meer über Teheran—Kaswin—Hamadan—Khorremabad—Burudjird und Disful mit dem Persischen Golf in Verbindung bringen soll. Bisher ist sie

---

13) Kohn: Geschichte der nationalen Bewegung im Orient, S. 249; Lesch: a. a. O., S. 137.

14) Hesse: Persien, S. 26 f.; Mittelholzer: Persienflug, S. 171 u. 173.

15) Department of Overseas Trade: Economic Conditions in Persia, S. 34. Eine Küstenstraße von Mohammera nach Lingah soll demnächst gebaut werden. Mitteilungen der Deutsch-Persischen Gesellschaft (Berlin), 1932, Nr. 11.

von einer deutschen und einer amerikanischen Gesellschaft von Bender Gez am Kaspischen Meer bis Aliabad und von Bender Schapur bis Disful fertiggestellt worden [16]). In Verbindung mit dieser Bahn ist der Hafen Bender Schapur als ihre Endstation am Persischen Golf vollständig neu angelegt (s. S. 62). Eine unmittelbare Förderung des Schiffsverkehrs wird auch die in Aussicht genommene Verbesserung des wichtigen persischen Hafens Buschehr [17]) bedeuten. Selbst die Einführung des Flugverkehrs (s. S. 94) und die Schaffung einer persischen Flotte (S. 89) fanden Resa Khans größtes Interesse und seine tatkräftige Förderung. Daß diese starke Verkehrsentwicklung in den Ländern, die den Golf umgeben, auch von größter Bedeutung für seine eigene Verkehrsstellung ist, bedarf wohl keiner weiteren Auseinandersetzung.

B. Gestaltung und Erscheinungen des heutigen Verkehrs.

1. Schiffbarkeit.

Für den Schiffsverkehr ist der Persische Golf von Natur aus nicht gerade mit Vorzügen ausgestattet. Besonders sein Klima macht sich als unangenehmer Faktor bemerkbar durch die meist vorherrschende intensive Hitze, welche infolge der mit ihr verbundenen Feuchtigkeit noch unerträglicher wird. (Hierzu vgl. auch weiterhin die Einleitung.) Wegen dieser drükkenden Schwüle und der damit zusammenhängenden gefährlichen Krankheiten steht der Meerbusen bei allen Seeleuten in schlechtem Ruf, z. B. sind bei nicht genügender Beachtung von Vorsichtsmaßnahmen allein durch Hitzschlag schon häufig Todesfälle eingetreten [18]).

Im übrigen ist natürlich die außerordentliche Seichtheit dieses Ingressionsmeeres ein wesentliches Hinderungsmoment für die Schiffahrt. Die arabische Seite des Golfes mit ihren vielen Inseln, Klippen, Riffen, Bänken und Untiefen ist weithin ohne Lotsen nur schwierig zu befahren, besonders für größere Schiffe, sodaß die für die Golfschiffahrt nutzbare Breite durchschnittlich nur 150 km [19]) beträgt. Sie zieht sich als schmale Fahrrinne dicht an der persischen Küste entlang. Diese Breite verringert sich auf nur 46 km [19]) am Eingang zum Golf, wo die

16) Hesse: Persien, S. 63. Leider ist ihr Weiterbau einstweilen eingestellt; er wird aber wohl bald durch eine italienische Gruppe wieder aufgenommen und in wenigen Jahren beendet werden, Neue Züricher Zeitung, 1934, Nr. 29.

17) Neue Züricher Ztg., 1931, Nr. 465.

18) de Hoogerwoerd: Die Häfen und Handelsverhältnisse des P. G. und des G. von Oman, S. 193.

19) Schott: Die Hauptwege des Seeverkehrs, besonders der deutschen Handelsschiffahrt, vom militärgeographischen Standpunkte aus, S. 670.

Schiffahrt auch besonders gefährdet ist durch die unzähligen Klippen des stark zerrissenen Ras Musandam und durch die in der engen Straße von Hormus häufig auftretenden Stromkabbelungen.

Zu diesen naturgegebenen Schiffahrtshindernissen gesellen sich noch andere ungünstige Verhältnisse, die wohl nur der langen Vernachlässigung des Golfes als Verkehrsmeer zuzuschreiben sind. Seine Befeuerung ist durchaus unzureichend. Leider stehen nähere Angaben darüber aus der neuesten Zeit nicht zur Verfügung. Im Jahre 1927 waren nur 18 Blitz-, 12 Fest- und 3 Blinkfeuer [20]) vorhanden, und zwar in verschiedenster Art, an Feuerschiffen, Tonnen, Gebäuden und Masten verteilt. Die meisten befinden sich an der persischen Küste, obwohl diese wegen ihrer hohen, markanten Randketten viel leichter anzusteuern ist als die arabische. Dagegen hat die flache, allmählich ins Meer übergehende und daher schwer von See aus erkennbare arabische Küste außer bei Bahrein und Koweit keine Leuchtfeuer. Die Schiffahrtssicherung ist also einstweilen offenbar nur in den Teilen des Golfes ausreichend, welche die Briten verhältnismäßig früh beherrschten, wie in Buschehr (5 Feuer) und im Schatt el-Arab (15 Feuer und sogar ein gut ausgerüsteter „Control"-Dampfer). Aber gerade diese Tatsache gibt zu der Erwartung Anlaß, daß Großbritannien in seiner nach dem Krieg erreichten vollkommenen Machtstellung im Golf in Zukunft der Schiffahrtssicherung des ständig an Bedeutung zunehmenden Binnenmeeres erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden wird. So hat es tatsächlich schon 3 Lloyd Signalstellen in Dschask, Hendjam und Buschehr [20]) eingerichtet.

Zur Verbesserung der Schiffbarkeit im Golf trugen die Engländer im übrigen wesentlich bei durch die Ausbaggerung des Schatt el-Arab. In der äußersten Mündung des Schatt und dicht vor ihr lagen zwei immer größer werdende Schlammbarren, die sogen. Innen- und die Außenbarren. Sie behinderten die Schiffahrt ganz außerordentlich, sodaß Dampfer mit größerem Tiefgang als 5 m vor der Einfahrt stets zwei Drittel ihrer Ladung leichtern mußten. Unter der Herrschaft Englands in Irak ist die langgeplante und viel diskutierte Baggerung [21]) endlich zur Ausführung gelangt, und 1926 wurde der Rooka-Kanal und einige Zeit später westlich davon ein zweiter dem Verkehr übergeben [22]).

---

20) Zusammengestellt, auch weiterhin, nach den sehr detaillierten Angaben des Verzeichnisses der Leuchtfeuer- und Signalstellen aller Meere, S. 57 ff.

21) Wilson: The Delta of the Shatt al'Arab and proposals for dredging the bar, S. 225 ff.

22) Special Report on the Progress of Iraq during the Period 1920—31. Weitere Baggerarbeiten sind ständig im Gange.

Wenn die Engländer ihre Pläne im Golf weiterhin mit derselben Energie verfolgen, die sie z. B. auch durch den Ausbau des Hafens von Basra bewiesen haben, so wird es wahrscheinlich in nicht ferner Zeit dazu kommen, daß die Schiffbarkeit des Golfes soweit wie möglich der Häufigkeit seiner Benutzung entspricht.

2. Häfen.

a) Allgemeine Wertung der Hafenverhältnisse.

Obwohl die Häfen des Persischen Golfes immer öfter angelaufen werden und durch die Bedeutungszunahme dieses Durchgangsmeeres nur Vorteile haben, läßt ihr Zustand im allgemeinen noch sehr zu wünschen übrig. Es ist aber anzunehmen, daß auch hierin durchgreifender Wandel geschaffen wird durch das neuentwickelte Verkehrsinteresse der anliegenden Staaten und vor allem durch die verkehrsfördernden Unternehmungen Großbritanniens, wozu schon Ansätze vorhanden sind.

Die steile persische Küste, an der die Berge oft bis dicht ans Meer herantreten, sowie die allzu flache, sandige Küste Ostarabiens bieten keinen guten, natürlichen Hafen und sind im Verein mit der geringen Wassertiefe äußerst verkehrsfeindlich und auch für die Anlage von Häfen ungeeignet. Die künstlichen Hafenbauten sind sehr primitiv, schlecht gepflegt und ungeschützt jedem Sturm ausgesetzt. Daher geht die Warenverfrachtung durch umständliches Laden und Löschen mit Leichtern vor sich, was jene sehr verteuert und viel Schaden verursacht.

Der Golf weist eine Unmenge von kleinen und kleinsten Ankerplätzen auf, die zum Schutze ihrer Segelboote meist am inneren Ende eines Krieks liegen. Wie die Häfen sind sie Orte von typisch orientalischem Aussehen[23]). Es sind Ansammlungen von kleinen, flachdachigen, meist einstökkigen Lehmziegelhäusern um ein viereckiges Fort mit Wachttürmen herum, die meistenteils von mehr oder weniger ausgedehnten Dattelpalmenanpflanzungen umrahmt werden. Die größeren Orte sind zuweilen von einer Schutzmauer umgeben. In den wichtigeren Häfen ragen die europäischen Konsulate und in Verbindung mit diesen Post, Telegraphenamt und Krankenhaus, sowie die Gebäude der Handelsniederlassungen aus der eintönigen horizontalen Gleichmäßigkeit als von weitem erkennbare, vertikale Merkmale hervor. Die stets sonnendurch-

23) S. die sich ständig wiederholenden, ähnlichen Ortskennzeichnungen in den Sailing Directions for the Persian Gulf, S. 83 ff. und im Hdbch. f. d. P. G., S. 1 ff.

gluteten Straßen sind schmutzig und belebt von herumlungernden oder geschäftetreibenden orientalischen Gestalten.

Im übrigen trägt natürlich jeder Hafen ein seiner Lage und seinem Handelsverkehr entsprechendes eigenes Gepräge, wie aus den folgenden Einzelschilderungen zu ersehen ist.

b) Die einzelnen Häfen.

α) Basra.

Basra, das im Mittelalter ein bedeutender Hafen für den Levantehandel war, diese Bedeutung aber später verlor, hat sich in der neuesten Zeit zum Hauptverkehrshafen des ganzen Persischen Golfes emporgeschwungen und stellt als einziger Durchgangshafen für den modernen Schnellverkehr alle übrigen Häfen weit in den Schatten. Allein schon durch seine ausgezeichnete geographische Lage ist es vor den anderen bevorzugt. Es liegt im innersten Ende des Golfes, da, wo das Meer am tiefsten in das Land hineingreift, hat also eine typische Buchtspitzenlage. Diese Stelle ist von besonderem verkehrsgeographischen Wert, weil in ihr der so wichtige Übergang des Weltdurchgangsweges vom Land zum Meer und umgekehrt stattfindet. So hat Basra eine dreifache Sammellage, denn hier treffen sich der Endpunkt des Überlandverkehrs und der Flußschiffahrt wie andererseits der Endpunkt der ozeanischen Schiffahrt. In dieser dominierenden Verkehrslage mußte Basra sich in der Neuzeit notwendig zu einem monopolartig konzentrierten Verkehrsknotenpunkt ersten Ranges entwickeln, den man nicht mit Unrecht als das „Hamburg Vorderasiens“ [24]) bezeichnet hat.

Das unter der Türkenherrschaft vernachlässigte Basra der Vorkriegszeit wäre keineswegs in der Lage gewesen, den Verkehr, den es heute durch die erneute Beanspruchung des Persischen Golf-Weges erhalten hat, zu bewältigen. Als es die Engländer aber zu Ausbruch des Weltkrieges in Besitz nahmen, begannen sie sogleich, den Hafen für den durch riesige Militärtransporte vermehrten Verkehr auszubauen. Diese Bautätigkeit setzten sie nach dem Kriege, als sie das Mandat über den Irak erhielten, unter großem Kostenaufwand fort, nunmehr natürlich für Handelszwecke [25]).

Durch diese Erweiterungen und Verbesserungen ist Basra heute ein ganz moderner Hafen, der allen Anforderungen des Großverkehrs genügt. Es liegt etwa 120 km vom Meer ent-

24) Ins Einzelne gehender Lagevergleich mit Hamburg bei Schott, S. 67.

25) Departement of Overseas Trade: Economic Conditions in 'Iraq, S. 37. Basra ist auch heute noch britisch, soll aber bald von der irakischen Regierung angekauft werden, falls diese eine genügend große Kaufsumme zur Verfügung hat.

fernt am rechten Ufer des Schatt el-Arab und hat 58 000 Einwohner [26]). Der eigentliche Ort mit den Wohnhäusern und Bazaren befindet sich etwa 1 –2 km vom Strom entfernt, an einem von diesem nach SW abzweigenden Kanal. Er ist von zahlreichen, kleinen Kanälen durchzogen, die mit unzähligen weißen Gondeln belebt sind, sodaß man Basra von Reisenden immer wieder mit Venedig verglichen findet [27]).

Die großen Kaufläuser, Agenturen, Konsulate und andere wichtige Gebäude liegen alle direkt am Schatt in M a k i l, dem eigentlichen Verschiffungsplatz Basras, wo auch alle übrigen Hafenanlagen sind, sodaß hier im ganzen ein sehr entwickelter Hafenlandraum vorliegt. Hier befinden sich am rechten Ufer die neuzeitlich eingerichteten, über 1 km langen Kaianlagen, an denen in 9 m Anlegetiefe [28]) 6 Dampfer gleichzeitig laden und löschen können. Außerdem sind noch 4 zeitweilige Liegeplätze für Überseedampfer und 6 Ankerplätze für Flußdampfer vorhanden. 11 elektrische Ladekräne und gedeckte Lagerschuppen erleichtern den Warenumschlag, und direkte Anschlußgleise führen zur Bahn, die ebenso wie die Dampfer der „Euphrates and Tigris Steam Navigation Co." Basra mit Bagdad verbindet. Ausbesserungen sind möglich; für flachgehende Dampfer stehen sogar Docks zur Verfügung [29]).

Eine besondere Förderung erfuhr der Hafen Basra durch die Ausbaggerung des Schatt, die es ermöglichte, daß heute Schiffe jeder Größe in den engeren Hafenwasserraum der Stadt einlaufen und der Warenumschlag ohne Leichter vor sich geht. Alle Schiffahrtslinien, welche den Golf überhaupt befahren, laufen Basra als Endpunkt, Haupt- und Durchgangshafen an, sodaß es einen regen S c h i f f s v e r k e h r aufweist.

26) Hdbch. f. d. P. G., S. 245.
27) L a n d o n: Basra and the Sh.-ul-Ar., S. 507; S c h o t t, S. 67.
28) Departm. of Overs. Tr.: Econ Condit. in 'Iraq, S. 38.
29) Sail. Direct. for the P. G., S. 311; Hdbch. f. d. P. G., S. 246.

Tabelle 4.

Basra anlaufende Schiffe im Jahre 1932/33 [30]).

Nationalität	Zahl	Gesamttonnage
Großbritannien	27	153 000
Indien	104	427 000
Deutschland	13	83 000
Persien	12	63 000
Rußland	14	35 000
Ägypten	2	6 600
Norwegen	1	3 200
Schweden	1	4 600
Zusammen	174	775 400

Diese Zahlen sind natürlich relativ klein, müssen aber unter Berücksichtigung des Schnellverkehrs verstanden werden, der sich nur zu einem kleinen Teil der Schiffahrt bedient und außerdem keine große Tonnage ausmacht, da ja der Massenverkehr wegen des verschiedentlichen Umladens nicht den Persischen Golf-Weg wählt, sondern nur der Personen-, Post- und Eilverkehr verderblicher Kleinfracht. In ähnlichen Zahlen bewegt sich der Schiffsverkehr der letzten Jahre [31]), wobei zu bemerken ist, daß im Jahre 1932/33 allein 145 der angeführten Schiffe britischer Herkunft sind [32]).

Obwohl der Persische Golf im wesentlichen ein Durchgangsmeer für den Schnellverkehr ist, bewältigen seine Häfen und insbesondere Basra auch einen ausgedehnten Warenverkehr für das Hinterland. Basra ist ein Universalhafen und Transithafen für all die Güter, die mit der Eisenbahn oder auf Euphrat und Tigris den Weg nach Bagdad nehmen, um von diesem Handelsmittelpunkt aus in das Hinterland nach Nordmesopotamien oder über Khanikin nach Persien verteilt zu werden [33]). Die Ein- und Ausfuhrgüter [34]) sind hier die gleichen wie überall im Golf, abgesehen von dem besonders großen Getreide- und Dattelexport.

30) Errechnet nach den Zahlen im Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in Ir., S. 50. Daß die Gesamtzahl kleiner ist als bei den folgenden Häfen, liegt daran, daß die Sonderstatistik für Basra nur die größten Schiffe mit Last berücksichtigt und den umfangreichen Seglerverkehr überhaupt nicht.

31) Government of Iraq: Administration Reports of the Department of Customs and Excise for the Financial Years 1928—1932, jeweils S. 1.

32) S. Anm. 32.

33) In letzter Zeit entwickeln sich in dieser Hinsicht allerdings Haifa und Mohammera als heftige Wettbewerber, das erste, weil es ohne den weiten Umweg um Arabien den Verbraucherzentren näherliegt und das zweite, weil es vom Persischen Golf aus eine schnellere Verbindung nach Zentralpersien bietet.

34) Über ihre Art und Menge vgl. auch für die anderen Häfen Abschn. IV, B, 3, a.

Gerade der letztere verleiht Basra noch die Spezialfunktion eines Saisonhafens, in dem sich der Verkehr zur Zeit der Dattelernte um ein Vielfaches steigert, um nachher wieder in seine gewöhnlichen Ausmaße zurückzufallen. Da der Irak mit seinen riesigen Dattelpalmenkulturen allein über 80% der Weltproduktion [35]) liefert, ist Basra der größte Dattelhafen der Welt.

Wenn Basra auch von seiner Stellung im Transithandel in Zukunft etwas einbüßen sollte, so ist es doch wahrscheinlich, daß ihm in seiner bevorzugten Großlage ein weiteres Aufblühen bevorsteht, im Zusammenhang mit dem zunehmenden Schnelldurchgangsverkehr und der Entwicklung des Irak. Zukünftige irakische Massenfrachten wie Getreide und Baumwolle werden jedenfalls den Seeweg wählen müssen und nicht über Haifa gehen können (s. S. 102).

β) Die Häfen der persischen Küste.

Alle übrigen Häfen des Persischen Golfes stehen an Bedeutung weit hinter Basra zurück. Unter ihnen sind aber bezeichnenderweise jene die wichtigsten, welche sich gleich ihm im innersten Ende des Golfes befinden, wohin sich allmählich das Schwergewicht seines Handels und Verkehrs verschoben hat, nachdem vor ihnen lange Zeit Buschehr und vor diesem wieder Bender Abbas die Führung innehatten. Gerade im Gegensatz dazu fand im Altertum und Mittelalter eine Wanderung der wichtigsten Häfen vom NW-Ende des Golfes zu dessen Eingang hin statt (s. S. 17). Diese Konzentrierung im NW ist im wesentlichen erklärlich durch die heutige Verkehrsstellung des Persischen Golfes als Durchgangsmeer und die daraus folgende sich steigernde Bedeutung des nordwestlichen Übergangsraumes. Zuweilen werden die nordwestlichen Häfen des Schattgebietes als Basrahafen zusammengefaßt [36]), was natürlich im Interesse Großbritanniens liegt. Das ist aber widersinnig, insofern, als die einzelnen Häfen außer verschiedener politischer Zugehörigkeit ihre Spezialfunktionen haben. Was Häufigkeit und Bedeutung der Häfen anbelangt, ist, abgesehen von der Konzentrationszone im NW die persische Küste noch vor der arabischen bevorzugt, da sie ein aufnahmefähigeres Hinterland hat.

Mohammera ist der persische Hafen [37]), der am weitesten im Inneren des Golfes liegt. Infolge der Gestalt des Golfes und seiner tiefen Inlandslage nähert man sich je mehr

35) Industrie und Handel, 1933, Nr. 301.

36) Dep. of Ov. Tr.: Ec. Cond. in 'Ir., S. 37.

37) Infolge seiner Lage an der irakischen Grenze steht er stark unter englischem Einfluß.

dem Zentrum Persiens, je weiter man im Golf nach NW vordringt. Daher muß der innerste Hafen der für Persien nächstgelegene und günstigste sein. Zudem befindet sich gerade dort im Tal des Karun auch die gegebene Aufschließungslinie und beste Verkehrsader nach den wichtigen Provinzen Zentral- und Nordpersiens hin.

Der ehedem berühmte Hafen Mohammera war sehr verfallen und unbedeutend[38]), auch noch nach dem erfolgten Durchstich des Hafarkanals, der das Karungebiet direkt an den Schatt el-Arab anschloß. Die Steigerung seiner Bedeutung begann erst mit der Eröffnung der Karunschiffahrt durch die Gebrüder Lynch im Jahre 1888[39]). Heute ist dieser Flußhafen deren Ausgangspunkt und als der wichtigste Umschlagshafen für Innerpersien in starkem Aufblühen begriffen. In dieser Beziehung steht er in steigendem Wettbewerb mit Basra. Er liegt 30 km unterhalb Basras an der Karunmündung, genau in dem Winkel, den das rechte Ufer des Karun und das linke des Schatt bilden[40]), und hat trotz seines ungesunden Klimas 5 600 Einwohner[41]). Sein Hafenlandraum ist nicht besonders günstig. Am rechten Ufer des Karun befindet sich ein Kai mit gedeckten Ladeschuppen und an dem gegenüberliegenden eine Landungsbrücke. Die Schiffe können aber wegen häufiger Überschwemmungen nicht gut im Karun vor Anker gehen und ankern daher im Schatt, wo die Ozeandampfer leichtern[42]). Dort übernehmen die Karundampfer die Verfrachtung bis Ahwas, dem letzten Flußumschlaghafen für Innerpersien oder die Waren werden mit Automobilen auf der neugebauten, direkten Verbindungsstraße nach Teheran befördert und vermeiden so den mit Durchfuhrabgaben verbundenen Umweg über Mesopotamien. Die Handelswaren sind auch hier wieder dieselben; nur der Dattelexport erreicht durch die reichen Erträgnisse des unteren Karungebietes ein besonderes Ausmaß, wenn er darin, insbesondere wegen der schlechteren Qualität der persischen Datteln, auch nicht entfernt an Basra heranreicht. Durch die Entwicklung des südpersischen Erdöldistriktes und die A. P. O. C., die in Mohammera eine Niederlage und Verwaltungsgebäude hat, durch die Ausbaggerung des Schatt und durch seinen Anteil an der Entwicklung Basras — zwischen Mohammera und Basra besteht ein reger Flußpendelverkehr — [43]) ist der Verkehr Mohammeras sehr angewachsen.

38) Noch Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 338, schildert ihn so in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts.

39) Banse: Die Türk., S. 301.

40) S., auch bei den anderen Häfen, die Verkehrskarte.

41) Hübner's: Geographische Tabellen aller Länder der Erde, S. 265.

42) Hdbch. f. d. P. G., S. 245.

43) Slg. Direct. f. the P. G., S. 317.

Andrerseits scheint ihm in dem Endpunkt der im Bau befindlichen transpersischen Bahn ein neuer, nicht zu unterschätzender Konkurrent erwachsen zu sein. Der Schiffsverkehr ist in Mohammera einstweilen recht lebhaft.

Tabelle 5.

Schiffsverkehr Mohammeras im Jahre 1931/32 [44]).

Nationalität	Schiffsart	Eingelaufene Schiffe			Ausgelaufene Schiffe		
		Zahl	Gesamtnettotonnage	Ausgeladene Tonnage	Zahl	Gesamtnettotonnage	Eingeladene Tonnage
Persien	Segler	958	14 233	6 801	958	14 233	5 787
Deutschland	Dampfer	18	118 750	5 927	16	99 648	2 287
	„	286	964 812	27 376	285	968 177	10 875
England	Motorschiff	65	13 486	1 165	71	13 572	476
	Segler	40	15 473	3 505	41	15 741	3 431
Arabien	Segler	75	1 066	184	75	1 066	396
Indien	Segler	130	3 552	131	130	3 552	5 061
Irak	Segler	10	120	83	7	161	100
Rußland	Dampfer	16	44 228	5 883	16	44 228	3 874
	Zus.:	1 598	1 175 720	51 055	1 599	1 160 378	32 287

Die Ein- und Ausfuhr deckt sich hier wie auch bei den anderen Häfen im großen und ganzen wohl mit den Zahlen der aus- und eingeladenen Tonnage. Die Ausfuhr übertrifft den Import bei weitem. Besonders auffällig sind hier im Vergleich zu anderen Häfen die Zahlen für den Personenverkehr desselben Jahres, die für die Einreisenden 4 083 und für die Ausreisenden 5 081 angeben. Da sich die Passagiere zum größten Teil aus Einheimischen zusammensetzen [45]) sind diese Zahlen allein schon ein Beweis für die überaus günstige Lage Mohammeras als Zugangstor nach Persien.

Zu den Häfen des engeren Schattgebietes gehört als dritter noch Abadan, das in seiner besonderen Eigenart im ganzen Persischen Golf für sich steht. Es ist ein ausgesprochener Ölhafen, der infolge der mächtigen Produktionszunahme des südpersischen Erdölgebietes, dessen Ausfuhrhafen er ist, einer der größten Ölhäfen der ganzen Welt, sowie einer der riesigsten Häfen am ganzen Indischen Ozean geworden ist. Er befindet sich am linken, also östlichen Ufer des Schatt el-Arab, halbwegs zwischen Basra und dem Golf, auf der ebenfalls Abadan ge-

44) Nach der Statistique Commerciale de la Perse: Tableau Générale du Commerce avec les Pays Etrangers pendant l'année économique du 1er Tir 1310 au 31 Khordad 1311, S. XIV, 3. Dieses persische Jahr entspricht nach christlicher Zeitrechnung dem Jahr vom 23. Juni 1931 bis zum 21. Juni 1932. Wegen der die einzelnen Häfen berührenden Linien vgl. Abschn. IV, B, 5, b, aa.

45) Errechnet nach Statistique . . ., S. XX, 5.

nannten Schwemmlandinsel, welche die Engländer 1912 auf 99 Jahre von Persien gepachtet haben [46]). An dieser Stelle, wo noch vor dem Kriege nur ödes Sumpfland zu sehen war, ist in überraschend kurzer Zeit die Riesenhafenstadt Abadan wie ein Pilz aus der Erde hervorgeschossen, die mit all ihren Schornsteinen und Anlagen sehr einer westeuropäischen Industriezentrale ähnelt und sich in der Dattelpalmen- und Sumpflandschaft als störender Fremdkörper bemerkbar macht.

Direkt am Schatt liegt der Bawarda genannte eigentliche Ölhafen, der im Lauf der Zeit von der Anglo-Persian Oil Co. mit Millionen britischen Kapitals den stets steigenden Ansprüchen der Ergiebigkeit und des Weltölverbrauchs entsprechend zu großer Vollkommenheit aufgebaut und eingerichtet worden ist. Heute sind 5 Anlegebrücken mit 6,4 m Wassertiefe längsseit und 9 solche für Überseedampfer vorhanden, an denen ein europäischer Hafenmeister die Landungsvorgänge regelt [47]). Natürlich ist der Hafen erst seit der Baggerung des Rooka-Kanals dem direkten Seeschiffsverkehr zugänglich. Die regelmäßigen Schiffslinien des Golfes laufen Abadan nicht an, sondern fast nur Tankschiffe, in die das Öl direkt aus den Lagertanks hineingepumpt wird. Neben diesen Anlagen von riesigen Speichertanks befinden sich ausgedehnte Raffinerien, in denen ein kleiner Teil des Erdöls an Ort und Stelle zu Fertigfabrikaten verarbeitet wird [48]). Das Öl fließt durch eine zweifache über 200 km lange und 25 cm weite Rohrleitung, die 1917 vollendet wurde, aus den 200 m über dem Meeresspiegel gelegenen Öldistrikten durch das Karungebiet direkt nach Abadan [49]) zur dortigen Verarbeitung, Aufspeicherung oder sofortigen Ausfuhr.

Die eigentliche Siedlung mit ihren 40 000 Einwohnern — vor etwas mehr als 20 Jahren lebte dort noch kein Mensch —, die alle von der Erdölproduktion leben, erstreckt sich östlich der umfangreichen industriellen Anlagen, welche sich unmittelbar an den Hafenwasserraum anschließen. Sie ist mit elektrischem Licht, Klubs, Sportplätzen und allem modernen Komfort, der zum Dasein der vielen hier lebenden Engländer gehört, neuzeitlich eingerichtet, sodaß sie wohl als ein "Little London" bezeichnet werden kann [50]).

46) Spangenberg: Die Veränderungen des Seeverkehrs im Indischen Ozean seit dem Weltkriege, S. 69; Schott, S. 66 u. 78.

47) Hdbch. f. d. P. G., S. 242.

48) Kriner-Fischer: Das südpersische Erdölindustriegebiet und seine Erschließung, S. 22. Es sollen 150 Reservoirs mit einem Fassungsvermögen von je 9 900 t vorhanden sein, Ardalan: Die Stellung Persiens in der Weltwirtschaft, S. 129.

49) Kriner-Fischer: ebenda, S. 22; Schott, S. 78. Siehe den Verlauf der Rohrleitung auf der Verkehrskarte.

50) Schott, S. 66 u. Banse: D. Türk., S. 301.

In diesem Hafen ist natürlich die Einfuhr, die meist aus Fertigfabrikaten besteht, äußerst gering neben dem ungeheuer umfangreichen Export, der ausschließlich in Ölausfuhr besteht; vgl. folgende Tabelle:

Tabelle 6.

Schiffsverkehr Abadans im Jahre 1931/32 [51]).

Nationalität	Schiffsart	Eingelaufene Schiffe			Ausgelaufene Schiffe		
		Zahl	Gesamt-nettotonnage	Ausgeladene Tonnage	Zahl	Gesamt-nettotonnage	Eingeladene Tonnage
Persien	Segler	645	15 721	8 076	645	15 721	1 049
Deutschland	Dampfer	1	3 849	580	1	3 849	—
	Dampfer	620	2 252 830	20 060	620	2 252 830	4 466 563
England	Motorschiff	437	15 387	3 363	437	15 387	11 432
	Segler	1	105	—	1	105	70
Dänemark	Dampfer	3	14 135	—	3	14 135	26 488
Frankreich	Dampfer	24	82 871	—	24	82 871	211 465
Holland	Dampfer	2	5 651	—	2	5 651	12 420
Irak	Segler	15	329	241	15	329	17
Norwegen	Dampfer	19	72 224	—	19	72 224	158 600
Schweden	Dampfer	1	4 831	—	1	4 831	11 000
Rußland	Dampfer	9	14 372	—	9	14 372	1 750
	Zus.	1 777	2 482 305	32 320	1 777	2 482 305	4 900 854

Daß die Ausfuhrzahl nicht ganz die Höhe der entsprechenden Ölförderungszahl (S. 48) erreicht, ist verständlich, da wegen des Überangebots an Öl auf dem Weltmarkt nicht alles unbeschränkt ausgeführt werden kann. Der überaus große Schiffsverkehr setzt sich zum größten Teil aus Tankschiffen (vgl. Genaueres Abschn. IV, B, 5, b, cc) zusammen, die hier nur Öl laden, ohne irgendwelche Waren zu löschen. Die Menge der Ein- und Ausreisenden von 968 bzw. 995 Personen besteht in diesem britischen Hafen neben Einheimischen natürlich weit über die Hälfte aus Engländern [52]).

Der neueste Hafen des Persischen Golfes, der erst in Verbindung mit der von Resa Khan zur Ausführung gebrachten transpersischen Bahn geschaffen wurde, ist Bender Schapur. Es liegt am linken Ufer des Chor Musa, dort, wo dieser östlichste Arm des Anschwemmungsdeltas von Euphrat und Tigris in den Golf mündet und gehört daher eigentlich auch noch zu der nordwestlichen Zentralisierungszone der Golfhäfen. Resa Khan erstrebte am NW-Ende des Golfes einen ausschließlich persischen Hafen, der sich völlig außerhalb der englischen

51) Nach der Statistique Pers., S. XIV, 3.
52) Berechnet nach der Statistique Pers., S. XX, 5.

Kontrolle befände und wählte daher nicht den vorhandenen persischen, aber stark unter englischem Einfluß stehenden Hafen Mohammera als gegebenen, südlichen Endpunkt der persischen Transversalbahn, sondern entschloß sich zur Anlage eines neuen Hafens, allerdings einstweilen ohne Hafensiedlung. Dieser wurde in einer sumpfigen, ungesunden und unbewohnten Gegend, aber an einer sehr geschützten Stelle mit ruhigem Wasser angelegt, womit er allein schon viel günstigere Bedingungen hat als alle anderen persischen Häfen.

Bender Schapur wurde im Herbst 1929 als Hafen eröffnet [53]). Seine Anlagen sind selbstverständlich neuzeitlich. Ein ausgezeichneter Holzkai von mehr als 100 m Länge ist zum Entladen der Güter vorhanden. An ihm können die Seefrachtdampfer bei jedem Wasserstand landen, da er bei Hochwasser 12,9 m und bei Niedrigwasser mindestens 7,2 m Anlegetiefe haben soll [54]). Einstweilen wird Bender Schapur noch nicht von allen regelmäßigen Schiffahrtslinien berührt; jedenfalls aber von der deutschen „Hansa-Linie", die ihn allerdings nur bei einer Mindestfracht von 70 t anläuft. Die Einfuhr besteht vorläufig nur aus Eisenbahnmaterialien für den Bau der Bahn [55]), wogegen eine Ausfuhr natürlich überhaupt noch nicht vorhanden ist, wie sich aus folgender Zusammenstellung ergibt:

Tabelle 7.

Schiffsverkehr Bender Schapurs im Jahre 1931/32 [56]).

Nationalität	Schiffsart	Eingelaufene Schiffe			Ausgelaufene Schiffe		
		Zahl	Gesamtnettotonnage	Ausgeladene Tonnage	Zahl	Gesamtnettotonnage	Eingeladene Tonnage
Deutschland	Dampfer	4	31 878	396	4	31 878	—
Amerika	Dampfer	7	43 280	20 297	7	43 280	—
England	Dampfer	1	5 000	500	1	5 000	—
Schweden	Dampfer	1	8 000	2 062	1	8 000	—
	Zus.:	13	88 158	23 255	13	88 158	—

Das Vorwiegen amerikanischer Dampfer in dem geringen Schiffsverkehr erklärt sich durch die damalige Ausführung des Südteiles des Bahnbaus durch eine amerikanische Gesellschaft.

---

53) Industrie und Handel (Berlin), 1929, Nr. 77. Über Bender Schapur ist einstweilen, soweit überhaupt, nur Kenntnis aus Presseberichten zu erlangen, auf die natürlich kein unbedingter Verlaß ist.

54) Nach den Angaben im Hamburger Fremdenblatt, 1929, Nr. 260.

55) Auf Grund mündlicher Mitteilung der deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa" und ihrer Makler Theodor u. F. Eimbcke, Hamburg.

56) Nach der Statistique Pers., S. XIV, 3. Über den Personenverkehr dieses Hafens ist in der persischen Zollstatistik noch nichts erwähnt; wahrscheinlich, weil noch keiner vorhanden ist.

Über die Bedeutung Bender Schapurs läßt sich jetzt noch kein endgültiges Urteil abgeben. Das wird erst möglich sein nach Fertigstellung und Inanspruchnahme der transpersischen Nordsüdbahn, die aller Voraussicht nach als schneller und politisch unabhängiger Verbindungsweg den Handelsverkehr aus den reichen, fruchtbaren Nordprovinzen Persiens zum Golf hin konzentrieren und so dessen Verkehrsbedeutung um ein Beträchtliches steigern wird. Bender Schapur soll als Bahnendhafen der zukünftige Haupthafen für die persische Ein- und Ausfuhr werden. Als solcher wird er in Zukunft auf jeden Fall Buschehr überflügeln und mit großer Wahrscheinlichkeit auch Mohammera Konkurrenz machen.

Das südöstlich von Bender Schapur liegende, ebenfalls persische Buschehr war im vergangenen Jahrhundert der wichtigste Hafen der südpersischen Küste und des Golfes überhaupt. Ursprünglich war es ein ärmliches Fischerdorf, in das die "East India Co." 1761 ihre Faktorei von Gombrun aus verlegte und das in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch Nadir Schah, der es als Standort für seine Flotte und zum persischen Handelshafen erwählte, zum Mittelpunkt des Meerbusens wurde [57]). Heute beginnt es, infolge des starken Aufblühens der nordwestlichen Golfhäfen einen Teil seiner Bedeutung wieder zu verlieren. Im Verhältnis zu diesen entsprechen auch Buschehrs Hafenverhältnisse nicht den Anforderungen eines neuzeitlichen Verkehrs. Die Hafensiedlung mit ihren 18 000 [58]) sehr ärmlichen Bewohnern hat besonders enge und schmutzige Straßen. Sie liegt mit ihren dicht zusammengedrängten Häusern auf einer sandigen schon mehr Insel zu nennenden Halbinsel, die sich mit nur etwa 7 km Breite, aber 20 km Länge wie ein Finger in den Golf hineinstreckt, während die europäischen Niederlassungen sich südlich davon lose zerstreut die Küste entlang verteilen [59]). Der weit ins Meer vorgeschobenen Lage des Hafens entsprechen seine Landungsmöglichkeiten überhaupt nicht, denn nur zwei höchst unzureichende, primitive Reeden sind vorhanden. Alle Ozeandampfer mit größerem Tiefgang sind gezwungen, an der offenen und ungeschützten Außenreede zu landen, die 8 km von der Stadt entfernt ist. Die Innenreede befindet sich auf der anderen Seite des Ortes zwischen Insel und Festland in einem Kanal mit tiefem Wasser und gutem Ankergrund, der aber trotzdem nur für Schiffe mit höchstens 2,1 m Tiefgang zugänglich ist, weil eine Barre davor liegt [60]).

57) Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 231; Morgan: a. a. O., Bd. II, S. 300.
58) Hdbch. f. d. P. G., S. 148.
59) Department of Overseas Trade: Economic Conditions in the Persian Gulf, S. 10; vgl. auch die genaue Skizze des Hafens Buschehr bei Grothe: Pers., (Schluß).
60) Statistique Pers., S. XVII, 12; Slg. Direct. f. the P. G., S. 277.

An beiden Reeden geht das Laden und Löschen langsam und mühevoll mit Hilfe von einheimischen Segel- und einigen Motorbooten vor sich. Das doppelte Umladen von Schiff zum Zollkai und von dort wieder zu dem kleinen Festlandsplatz Schif ist sehr kostspielig und zuweilen sogar mit Verlusten verbunden. Auch die Lagerhäuser entsprechen mit ihren beschränkten Räumlichkeiten nicht den zu verstauenden Warenmengen [61]). Es wurden schon viel Vorschläge für eine leicht mögliche Beseitigung all dieser Schwierigkeiten gemacht, die aber erst jetzt unter dem neuen Regime tatsächlich zur Durchführung kommen sollen [62]).

Buschehrs Bedeutung lag darin, daß es der Endpunkt der mittelpersischen Karawanenstraße war, die von Teheran über Schiras führte und die trotz ihrer Steilheit und Unwegsamkeit am meisten als Zugangsweg nach dem Inneren benutzt wurde. So hatte es die ganze Ein- und Ausfuhr für Persien von S her und zum S hin in der Hand. Obwohl der Karawanenweg in eine Autostraße umgebaut worden ist, reduziert sich heute seine Aufgabe auf die Versorgung des Gebietes von Schiras und Isfahan. Und doch ist es noch von besonderer Bedeutung als Flugendhafen, als wichtige Kabelstation und als Kopfstation des Überlandtelegraphen, sowie vor allem als „diplomatischer Mittelpunkt des Golfes" [63]) mit den vielen Konsulaten und als Stützpunkt des britischen Einflusses mit dem Sitz der britischen Residentur. So ist der Schiffsverkehr Buschehrs immer noch bemerkenswert, denn alle regelmäßigen Linien laufen es zumindest an, wenn auch nur ein geringer Güterumschlag stattfindet, bei dem natürlich die Einfuhr überwiegt.

Tabelle 8.

Schiffsverkehr Buschehrs im Jahre 1931/32 [64]).

Nationalität	Schiffsart	Eingelaufene Schiffe			Ausgelaufene Schiffe		
		Zahl	Gesamtnettotonnage	Ausgeladene Tonnage	Zahl	Gesamtnettotonnage	Eingeladene Tonnage
Persien	Segler	665	15 564	4 425	665	15 564	2 518
Deutschland	Dampfer	17	114 403	1 689	17	114 403	1 529
England	Dampfer	277	1 101 961	14 654	277	1 101 961	8 240
Arabien	Segler	1	222	33	1	222	—
Norwegen	Dampfer	1	1 115	152	1	1 115	—
Schweden	Dampfer	4	22 822	—	4	22 822	—
Rußland	Dampfer	10	26 049	4 642	10	26 049	71
	Zus.:	975	1 282 136	25 595	975	1 282 136	12 358

61) Dep. of Ov.'s Tr.: Econ. Cond. in the Pers. Gulf, S. 11; Grothe: a. a. O., S. 49.

62) Vgl. S. 89; Vorschläge machten z. B. Grothe: a. a. O., S. 49 f.; Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 235 u. Cameron: a. a. O., Bd. II, S. 320.

63) Schott, S. 61.

64) Nach der Statistique Pers., S. XIV, 2.

Über Zweidrittel der ein- und auslaufenden Schiffe kontingentieren sich allerdings aus Seglern. Das Verhältnis zwischen ein- und ausreisenden Personen beträgt 533:459[65]), im ganzen also erheblich weniger als in Mohammera, das als günstigerer Zugangsweg nach Persien Buschehr eben schon sehr stark den Rang abgelaufen hat.

Auf Buschehr folgt die persische Küste entlang kein beachtenswerter Hafen bis Lingah, das sich bald hinter der Stelle befindet, wo die Küste aus ihrer vorherrschenden NO-SW- in die SO-NW-Richtung umbiegt. Dieser Hafen geht infolge der Verlagerung des Verkehrszentrums in das innerste Ende des Golfes ebenfalls immer mehr zurück und weist heute nurmehr einen Schatten seiner einstigen Blüte auf[66]). Lingah war früher ein bedeutender Perlenhafen und der Hauptstützpunkt für einen umfangreichen Schmuggel. Dazu erlangte es später noch eine besondere Bedeutung durch den allein hier betriebenen Handel mit Perlmutterschalen, den die Firma Robert Wönckhaus & Co. eingeführt hatte (S. 42). Auch heute noch ist Lingah der einzige auf der persischen Seite befindliche Perlenhafen, wenn auch stark im Rückgang begriffen. Es sendet noch jährlich in der Perlensaison 100 Boote, die gewöhnlich den Küstenhandel vermitteln, zum Perlenfang aus[67]). Im übrigen ist Lingah heute der unbedeutendste Hafen der ganzen persischen Küste und nur noch als Durchgangshafen für die wenig aufnahme- und ausfuhrfähige Provinz Laristan von einiger Geltung.

Es ist mit seinen 10 000[67]) Einwohnern der sauberste Ort an der ganzen persischen Küste und von einem Kranz grüner Dattelpalmenwälder umgeben, was der langgestreckten Küstenstadt ein besonders freundliches Aussehen verleiht[68]). Wesentliche Hafeneinrichtungen sind nicht vorhanden. Aber erstaunlicherweise ist Lingah außer Basra der einzige Hafen am Golf, in dem Schiffsausbesserungen und Schmiedearbeiten, wenn auch in kleinerem Ausmaße und ohne besondere Sorgfalt, ausgeführt werden können. Außerdem wird dort Bootsbau betrieben[69]).

---

65) Berechnet nach Statistique Pers., S. XX, 5.
66) Wilson: A Peripl. of the P. G., S. 246.
67) Hdbch. f. d. P. G., S. 118.
68) v. Oppenheim: Vom Mittelmeer zum P. G., Bd. II, S. 317; Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 407.
69) Slg. Direct. f. the P. G., S. 243.

Tabelle 9.

Schiffsverkehr Lingahs im Jahre 1931/32 [70]).

Nationalität	Schiffsart	Eingelaufene Schiffe			Ausgelaufene Schiffe		
		Zahl	Gesamt-netto-tonnage	Ausgeladene Tonnage	Zahl	Gesamt-netto-tonnage	Eingeladene Tonnage
Persien	Motorschiff	1	15	—	1	15	—
	Segler	126	6 099	150	126	6 099	657
England	Dampfer	60	112 078	504	60	112 078	253
	Motorschiff	38	674	69	38	674	99
Arabien	Segler	11	704	3	11	704	18
	Zus.:	236	119 570	726	236	119 570	1 027

Schiffslinien laufen diesen Hafen nur wenig an, sodaß sein zurückgehender Schiffsverkehr zum überwiegenden Teil von einheimischen Segelbooten bestritten wird. Die Ausfuhr ist im Gegensatz zu den anderen größer als die Einfuhr, was sich durch den geringen Bedarf des äußerst spärlich bevölkerten Hinterlandes erklären läßt. Auch der Personenverkehr von nur 56 Ein- und 34 Ausreisenden [71]) in einem ganzen Jahr ist geringer als in irgendeinem anderen Hafenplatz des Golfes.

Wenn man die persische Küste von Lingah aus weiter verfolgt, trifft man dort, wo sie wieder in NW-SO-Richtung einbiegt, auf den letzten, bemerkenswerten persischen Hafen, Bender Abbas, das aus dem alten Gombrun hervorgegangen ist und seinen Namen nach dem mächtigen persischen Herrscher des 17. Jahrhunderts erhalten hat. Es war jahrhundertelang für Persien der einzige Haupthafen am Golf [72]), ehe Buschehr als Endpunkt der neu aufkommenden Schirasroute die Führung des Golfhandels übernahm. Heute ist auch Bender Abbas trotz seiner ausgezeichneten Verkehrslage am Golfeingang nicht mehr das alte. Zuerst wurde es eben von Buschehr überholt; zudem leidet sein Handelsverkehr auch gleich dem von Buschehr und Lingah unter dem heutigen Emporkommen der nordwestlichen Häfen. Seine Tätigkeit ist jetzt beschränkt auf den Import und Export für die Provinz Kirman, in die eine Autostraße führt, und weiter für das Gebiet von Jesd und teilweise sogar für Afghanistan [73]). Infolgedessen ist immerhin noch einiger Schiffsverkehr zu verzeichnen, sodaß Bender Abbas nicht so sehr zurückgegangen ist wie Lingah.

70) Nach der Statistique Pers., S. XIV, 2.
71) Errechnet nach Statistique Pers., S. XX, 4.
72) Vgl. S. 20; Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 420.
73) Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in Pers., S. 6.

Tabelle 10.

Schiffsverkehr von Bender Abbas im Jahre 1931/32 [74]).

Nationalität	Schiffsart	Eingelaufene Schiffe			Ausgelaufene Schiffe		
		Zahl	Gesamt-netto-tonnage	Ausgeladene Tonnage	Zahl	Gesamt-netto-tonnage	Eingeladene Tonnage
Persien	Segler	853	17 902	3 019	874	17 413	1 985
Deutschland	Dampfer	4	16 184	85	4	16 184	22
	Motorschiff	1	20	—	1	20	—
England	Dampfer	128	238 194	11 471	128	238 194	3 313
Rußland	Dampfer	10	17 251	2 460	10	17 251	777
	Zus.:	996	289 551	16 935	1 017	289 062	6 097

Verschiedene Dampferlinien laufen den Hafen regelmäßig an und einige nur bei Bedarf. Das Gros bildet aber auch hier mit fast 90% die Segelschiffahrt. Der Personenverkehr mit 282 Ein- und 290 Ausreisenden, der sich vorwiegend aus Einheimischen zusammensetzt [75]), ist mittelmäßig. Bei dem ziemlich ausgedehnten Hinterland ist die Einfuhr über doppelt so groß wie die Ausfuhr. Bender Abbas verliert eben nicht so sehr durch den Aufschwung von Basra und Mohammera wie Buschehr, da seine Versorgungsdistrikte im östlichen Persien zu weit von der nordwestlichen Zentralisierungszone des Golfes entfernt sind.

Der Hafen liegt ziemlich geschützt, tief im innersten Bogen der Bucht, welche die Straße von Hormus am Südende des Golfes bildet, hinter drei vorgelagerten Inseln: dem schmalen, langgestreckten Kischm, Hormus und Larek. Die Hafensiedlung erstreckt sich in 2,4 km Längenausdehnung an der Küste entlang, weil der Siedlungsraum im Hintergrund besonders dicht von hohen Bergen eingerahmt und dadurch beschränkt ist [76]). Wegen seiner unerträglichen Sommerhitze ist der Ort besonders verrufen, weshalb der größte Teil seiner 10 000 Köpfe zählenden Bevölkerung zu dieser Jahreszeit in das höher gelegene und gesundere Minab flüchtet [77]).

Obwohl Bender Abbas wegen der geschützten Lage des Hafenraumes zur Einrichtung eines brauchbaren Hafens sehr geeignet wäre, sind die Hafenverhältnisse äußerst ungünstig. Es bietet gerade ein besonders typisches Beispiel für die grundlos vernachlässigten Zustände der Golfhäfen. Die Dampfer müssen in einem Landabstand von mehreren Kilometern auf einer offenen Reede vor Anker gehen, von wo aus die Waren

74) Nach der Statistique Pers., S. XIV, 2.
75) Errechnet nach Statistique Pers., S. XX, 4.
76) Dep. P. G., S. 13; s. auch die Britische Admiralitätskarte, Nr. 5011.
77) Hdbch. f. d. P. G., S. 96; Schott, S. 59

mit Segelbooten zu einem Steinpier gebracht werden, der 90 m lang und 27 m breit ist. Da dieser Pier aber bei Niedrigwasser trocken liegt, können die Leichter nur drei Stunden vor und drei Stunden nach Hochwasser an ihm anlegen. Die Seichtigkeit und die Tidenverhältnisse sind also die ungünstigen Momente an dem der Umrißgestaltung nach günstigen Hafenwasserraum. Das daran befindliche Zollhaus reicht mit seinen Räumlichkeiten keineswegs für die Aufbewahrung der Waren aus, die daher teilweise im Freien lagern müssen, wobei sie leicht verdorben oder gestohlen werden können [78]).

In der Nähe von Bender Abbas befinden sich noch einige kleinere Ankerplätze, wie der ehemalige britische Flottenstützpunkt Basidu und der heutige, Hendjam, beide auf der Insel Kischm gelegen, die aber keinen besonderen Verkehr aufweisen.

Die persischen Häfen sind also, soweit sie wie Mohammera und Bender Schapur dem heutigen Verkehrszentrum im NW-Ende des Golfes mit dessen beiden wichtigsten Häfen, dem britischen Ölhafen Abadan und dem britisch-irakischen Haupt- und Durchgangshafen Basra, zuzurechnen sind, in stetem Aufblühen begriffen. Als Zugangstore nach Persien hinein mit Anschluß an die Karunschiffahrt bzw. an die Transversalbahn werden sie vermutlich eine große Zukunft haben. Die übrigen, ehemals ihrer Lage wegen bedeutenderen, allerdings im Ausbau ihrer Hafenwasser- und Hafenlandräume auch rückständigen südpersischen Häfen, Buschehr, Bender Abbas und Lingah, sind dagegen in allmählichem Rückgang begriffen, was als eine Auswirkung des Emporsteigens der anderen Häfen verstanden werden muß. Sie haben nur noch die Bedeutung allgemeiner Versorgungshäfen für begrenzte Distrikte Persiens. Da die von ihnen versorgten Gebiete einstweilen selbst ziemlich unproduktiv und sehr auf Einfuhr angewiesen sind, ist ihre Tonnagebilanz fast ausnahmslos passiv. Ihr Schiffsverkehr wird in erster Linie von Seglern vollzogen, weil die überseeischen Dampfer sie nicht alle und, wenn überhaupt, nur gelegentlich anlaufen.

γ) Die Häfen der arabischen Küste

Mehr noch als der größte Teil der persischen Küste läßt, was Häfen anbelangt, die arabische zu wünschen übrig, denn sie hat neben schlechteren örtlichen Hafenbedingungen ein fast vollständig unproduktives und noch weniger aufnahmefähiges Hinterland als jene. Darüber hinaus fehlt dieser Küste im Gegensatz zu den anderen aber auch jeder Automobil- oder

78) Dep. P. G., S. 14; Slg. Direct. f. the P. G., S. 215.

Bahnanschluß des Hinterlandes. Daher sind außer sehr wenigen Häfen nur eine Unzahl von Ankerplätzen[79]) vorhanden, die nur von Fischerbooten und höchstens Seglern angelaufen werden und für die arabische Küste noch häufiger und typischer sind als für die persische. Sie sind meist sehr klein, haben nur eine geringe Einwohnerzahl und wären vollständig unbedeutend, wenn sie nicht alle an der Perlenfischerei teilnähmen, die das charakteristische Merkmal für das Leben und Treiben an der arabischen Küste darstellt. Jeder noch so kleine Ort hat Boote, die in der Perlensaison zu den Hauptfanggründen, die sich fast die ganze arabische Küste entlangziehen (vgl. S. 12), gesandt werden. Nur wenige von diesen Orten haben sich zu Perlen- oder Versorgungshäfen entwickelt. Man kann diese wohl als Kleinplätze der Perlenfischerei bezeichnen.

Bei einer Betrachtung der arabischen Häfen darf Maskat nicht ganz übergangen werden, wenn es auch nicht mehr am Persischen Golf selbst, sondern am Golf von Oman liegt, weil es eine besondere Stellung zum Golf einnimmt. Da man von Maskat als einer Art Ausfallstor aus jederzeit den Eingang des Golfes versperren könnte, muß es ebenso wie Aden für das Rote Meer als „Torwächter" und „Schlüssel" des Persischen Golfes[80]) gelten. Es hat strategisch eine unvergleichliche Lage für dessen jeweiligen Beherrscher. In dieser Erkenntnis hat England sich rechtzeitig einen weitgehenden und überragenden Einfluß auf diesen Platz gesichert, der offiziell einem Imam untersteht[81]). Wenn das in der Vergangenheit berühmte und blühende Maskat des weitreichenden, maritimen Staates Oman seine frühere Bedeutung verloren hat, so ist es doch noch der bei weitem wichtigste Hafen im ganzen Golf von Oman, dem „Vorhof"[80]) für den Persischen Meerbusen, und die Hauptstadt des gleichnamigen Sultanats. Die Hafensiedlung bietet, am Abhang des steilen omanischen Gebirges angelegt und von alten Forts und Ruinen aus der Portugiesenzeit umrahmt, innerhalb einer tiefen Bucht einen überaus fesselnden Anblick[82]).

Doch ist Maskat selbst für den Handelsverkehr nicht mehr von Bedeutung, weil es durch das hohe omanische Gebirge vom Hinterland abgeschlossen ist. Statt dessen ist das in nordwestlicher Richtung nur einige Kilometer entfernte Matrah, das mit Maskat eine Art Doppelstadt bildet, die

79) Vgl. sie in all ihrer Häufigkeit ausführlich besprochen im Hdbch. f. d. P. G., S. 1 ff.

80) Schott, S. 71.

81) Die englische Ansicht darüber ist klar ausgedrückt im Indian Year Book, S. 223: „Maskat ist der wirkliche Eingang zum Golf, seine natürliche Stärke und sein historisches Prestige machen es zusammen untrennbar von der Golfpolitik, mit welcher es immer eng verbunden war."

82) Brenner: Maskat, S. 60.

eigentliche Haupthafensiedlung und das Eingangstor, von dem aus die Karawanenwege in das Innere Arabiens hineinführen. Die vor Maskat ausgebreitete Bucht bildet den Hafenwasserraum, während von einem ausgebauten Hafenlandraum nirgends die Rede ist. Maskat bewältigt einen Teil der Ein- und Ausfuhr für das Binnenland, deren Totalwert sich im Jahre 1927/28 auf 518 944 £ belief, wobei die Einfuhr natürlich weit überwog, während die Ausfuhr vorwiegend in getrockneten und gesalzenen Fischen, Datteln und anderen Früchten aus der fruchtbaren Batinaküstenebene bestand[83]). Die regelmäßigen Schiffslinien laufen diesen Hafen an. Da sie aber neuestens auch nach Dibai fahren, scheint dieses ebenso wie Bahrein, das auch dem Zentrum Arabiens näher liegt, ihm immer mehr von seinem Handelsverkehr wegzunehmen, sodaß dieser Hafen in der Versorgung Arabiens unter den ostarabischen Hafenplätzen nurmehr an dritter Stelle steht. Der ganze Platz Maskat—Matrah behält wahrscheinlich letzten Endes nur noch die mehr strategische Bedeutung eines den Golfeingang beherrschenden Wächters.

Die große, südliche Ausbuchtung des Persischen Golfes war mit ihrer schlupfwinkelreichen Küste früher ein gefürchtetes Seeräuberrevier und wurde daher von jedem friedlichen Handelsverkehr gemieden. Erst seit der Vernichtung der Piraterie (Genaueres S. 37) durch die Engländer haben die ehemaligen Raubnester begonnen, sich zu selbständigen Handelsplätzen zu entwickeln. Noch lange waren sie in ihren Handelsbeziehungen vollkommen von dem an der gegenüberliegenden persischen Küste befindlichen Lingah abhängig[84]), welches der ihnen nächstgelegene Anlaufhafen für Ozeandampfer war, während die Piratenküste heute selbst von einigen überseeischen Linien angelaufen wird, und zwar in ihrem aufblühenden Haupthafen Dibai[85]).

Dieses liegt in der Mitte der Piratenküste zu beiden Seiten eines Krieks, was ihm ein Aussehen von Geschäftigkeit verleiht, da zwischen den beiden Teilen durch Fährboote ein reger Verkehr hergestellt wird. Es bildet so den einzigen von Natur geschützten Hafenwasserraum an der ganzen Piratenküste, der

---

83) Dep. P. G., S. 17. Die englischen £-Werte sind wegen der schnellen Änderung der Valuta nicht umgerechnet. Neuere Statistiken als die vom Jahre 1929 liegen über die arabische Golfküste leider nicht vor, und Angaben über Schiffsverkehr sind sogar überhaupt nicht gemacht; vgl. aber wegen des Anlaufs der arabischen Häfen Tabelle 13.

84) Parlamentary Papers: Report on the conditions and prospects of British Trade in Oman, Bahrein and Arab Ports in the Persian Gulf, Cmd. 2281, Bd. 85, 1904, S. 9.

85) The Indian Year Book, S. 223.

frühzeitig sogar schon einen kleinen, steinernen Kai besaß [86]). Daß der Hafenbetrieb hier wie an der ganzen seichten arabischen Küste nur durch Leichtern vor sich geht, ist selbstverständlich und im Gegensatz zur persischen Seite hier wohl nicht so leicht zu ändern. Dibai ist ein Ein- und Ausfuhrhafen für das Binnenland. Als solcher ist es allmählich an die Stelle von Lingah und Maskat getreten. In erster Linie ist es aber ein Perlenhafen von ständig zunehmender Bedeutung, der sich von Bahrein unabhängig gemacht hat und mit seinen über 150 eigenen Booten selbständig Perlenfang betreibt. Die berühmten „rose pink"-Perlen kommen z. B. fast ausschließlich von Dibai. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Dibai eines Tages sogar die Führung im Perlenhandel des ganzen Golfes übernehmen wird [87]).

Der nordöstlich von Dibai liegende Hafenplatz Schardja, der auch Perlenfischerei betreibt, gewinnt in Zukunft wahrscheinlich durch die neue britische Fluglinie, die ihn seit kurzem passiert [88]), während das südwestlich von ihm befindliche Abu Dabi wie die an der O-Küste der Halbinsel Katr liegende Doppelstadt Bida-Doha weniger Beachtung verdienen.

In der dreieckigen Bucht, welche die W-Seite der Katr-Halbinsel mit dem arabischen Festland bildet, liegen die Bahrein-Inseln, das allerwichtigste Handelszentrum der ganzen arabischen Golfküste. Sie bestehen aus acht Inseln, von denen Awal und Muharrek die größten sind, und haben zusammen eine Bevölkerung von ungefähr 100 000 Einwohnern [89]), deren Zahl zur Zeit der Perlensaison noch erheblich anschwillt durch die vielen aus Innerarabien, Persien, Irak und sogar Indien herbeiströmenden Händler, Kaufleute und Taucher. Auf der NW-Seite der großen Hauptinsel Awal liegt die Stadt Manama mit allein 25 000 Einwohnern [89]), welche als Hauptplatz unter dem Namen Bahrein bekannt ist. Sie hat den größten Perlenhafen des ganzen Golfes, in dem sich dessen ganzer, großartiger Perlenhandel konzentriert, für den der Persische Golf mit seinen unendlich ergiebigen Bänken schon seit Jahrtausenden weltberühmt ist und mit dem er noch heute mit an erster Stelle in der Weltproduktion steht. Bahrein hat allein 500 Perlentaucherboote und erhält in der Perlensaison, von Mitte Mai bis Mitte Oktober, ein ganz anderes Aus-

86) Zwemer: Three Journeys in Northern Oman, S. 56; Burchardt: Ostarabien von Basra bis Maskat auf Grund eigener Reisen, S. 316 f.

87) Arabia, S. 62; Dep. P. G., S. 23. Statistische Berichte über Dibai bestehen bisher noch nicht.

88) Dep. of Overs Tr.: Cond. and Prosp. of United Kingdom Trade in India 1932–1933, S. 59.

89) Dep. P. G., S. 19.

sehen, da dann Tausende von Perlenbooten aus den anderen Golfhäfen ihre Erträge herbeibringen, um sie hier zu verhandeln. Das Hafenbild ist dann noch weit emsiger, belebter und bunter als sonst [90]).

Die Hafenwasserverhältnisse sind trotz des regen Verkehrs auch hier äußerst unbefriedigend wegen der großen Seichtheit der Bahreinbucht. Die Dampfer müssen je nach ihrem Tiefgang 4—9 km weit draußen ankern, wo alle Waren von Segelbooten übernommen werden Da diese aber auch nur bei Hochwasser den Hafendamm erreichen können, müssen sie oft wiederum in kleinere Boote geleichtert werden. Weil aber auch nicht einmal diese ganz bis ans Ufer herankönnen, werden die Waren bzw. Personen zuletzt noch von Trägern oder Eseln ½ km weit auf das Ufer getragen, wofür Bahrein weithin bekannt ist. Nordwestlich von der britischen Agentur erstreckt sich ein Steinpier von 135 m Länge und ein zweiter beim Zollamt, wo sich auch die Lagerhäuser befinden [91]). Im Laufe des Jahres 1934 werden die Hafenanlagen anscheinend etwas verbessert im Zusammenhang mit der Förderung aus den auf Bahrein ganz neu erbohrten Erdölhorizonten. Man plant dort besondere Seeverladeanlagen [92]), falls nicht eine mehrere Kilometer lange Rohrleitung zu der in tieferem Wasser liegenden Insel Sitra, die auch zu der Bahreingruppe gehört, gelegt wird, um das Öl dort direkt in Tanker pumpen zu können [93]). Jedenfalls wird der Hafen Bahrein in nicht ferner Zukunft hierdurch noch mehr an Bedeutung gewinnen. In Bahrein selbst, in dem alte Forts noch an die portugiesische Herrschaft des 16. Jahrhunderts [94]) erinnern, sind große Handelshäuser, eine britische Agentur, eine Niederlassung der Britischen Bank und eine Vertretung der British-India Steam Navigation Co., die deutlich zum Bewußtsein bringen, daß sich die Engländer auch hier ihren Einfluß gesichert haben, und zwar durch ein seit 1861 bestehendes britisches Protektorat [95]).

Außer seiner Rolle als geschäftlicher Mittelpunkt der Perlenfischerei und des Perlenhandels hat Bahrein noch eine andere, wichtige, wirtschaftliche Funktion. Es ist infolge seiner günstigen Verkehrslage vor der Mitte der ostarabischen Küste als das gegebene Eingangstor nach Innerarabien der beste ara-

90) Dep. P. G., S. 21 f.
91) Slg. Direct. f. the P. G., S. 144; Dep. P. G., S. 19 und Arabia, S. 58.
92) Deutsche Bergwerksztg. (Düsseldorf), 1934, Nr. 44. Siehe S. 99.
93) Kölnische Ztg., 1934, Nr. 207.
94) Bleiber: Die Bahrain-Inseln, S. 989.
95) Schott, S. 63 f. Seit 1927 machen die Perser Hoheitsansprüche auf Bahrein geltend, sodaß dessen Zugehörigkeit augenblicklich eine hochaktuelle Streitfrage zwischen England und Persien bildet, vgl. Tewfik: Die Bahrein-Inseln und Bleiber: ebenda, S. 992.

bische Umschlagshafen und Zwischenhandelsplatz am Golf. Als solcher hat es die weitaus größte Ein- und Ausfuhr an der ganzen ostarabischen Küste aufzuweisen.

Tabelle 11.

Bahreins Ein- und Ausfuhr von und nach den wichtigsten Ländern im Jahre 1927/28 in £ [96]).

	Einfuhr	Ausfuhr
Indien	1 658 227	369 520
Irak	65 968	—
Persien	77 619	109 615
Arabische Küste	162 674	529 907
Zus.:	1 964 488	1 009 042

Die Einfuhr überwiegt auch hier den Export erheblich, da das Hinterland selbst fast vollständig unproduktiv ist. Der Totalwert des Umsatzes beträgt 3 043 222 £, da für Im- und Export von und nach den übrigen Ländern zusammen noch 69 692 £ hinzukommen.

Die große Menge der eingeführten Waren wird mit einheimischen Segelfahrzeugen und neuestens auch mit Motorbooten zum Festland gebracht [97]), wo zwei verschiedene Orte den Landumschlag übernehmen. Katif, am N-Ende der Bahreinbucht, geschützt in einer kleinen Bai gelegen, ist der volkreichere, aber unbedeutendere Hafen [98]), während Okair der Hauptlandumschlagplatz ist. Dieses liegt Bahrein genau gegenüber an der Festlandküste und andrerseits der großen Oase Hasas, Hofhuf, am nächsten, über welche die Karawanenwege von der Küste aus weiter in das Innere des Nedschd (z. B. nach Riad) führen. Es besteht eigentlich nur aus einer sehr großen Karawanserai und einem Hafendamm, an dessen äußerem Ende zwei nach unten stehende Kanonenrohre als Anlegepfähle dienen [99]). Diese Anlagen reichen aber für den Umschlag von den kleinen Booten auf die Kamelrücken vollkommen aus.

Der nördlichste der arabischen Golfhäfen ist Koweit, das sich in dem nach ihm genannten, kleinen und unabhängigen arabischen Staat befindet, der aber auch unter britischem Schutz steht. Die Briten haben sich auch diesen Hafen für alle Fälle gesichert, als ihn die Deutschen als Endpunkt der Bagdad-

96) Nach Dep. P. G., S. 20.

97) Slg. Direct. f. the P. G., S. 144; Dep. P. G., S. 19.

98) Lesch: a. a. O., S. 119.

99) Mackie: Hasa, an Arabian Oasis, S. 192; Philby: a. a. O., Bd. I, S. 20—22. Nur bei Ph. wird noch ein Ort Jubail als Zukunftshafen für den Landumschlag bezeichnet. Ph., S. 25 f.

bahn ins Auge gefaßt hatten. So wurde er um die Jahrhundertwende durch den Schiedsspruch zwischen England und Deutschland in der Basra- oder Koweitfrage (vgl. S. 27) allgemein bekannt und viel gerühmt. Tatsächlich ist es aber als Hafen nicht von großem Wert und steht mit Recht heute weit hinter dem durch seine Lage viel begünstigteren Basra zurück.

Koweit liegt an der Südseite der großen gleichnamigen Bucht, die sich in der äußersten NW-Ecke des Golfes in einer Tiefe von 40 und einer Breite von 20 km ausdehnt [100]). Diese Bucht ist natürlich für einen geschützten Hafenwasserraum schon viel zu groß. Große Dampfer können nicht einmal in sie hineingelangen, sondern müssen weit draußen, den Winden völlig ausgesetzt, ankern. Segelboote dagegen finden einen wohlgeschützten Landungsplatz in der Nähe der britischen Residentur sowie ganz gute Lade- und Löschmöglichkeiten.

Auch Lagerhäuser und ein besonderer Kohlensteg sind vorhanden. Hier ist also für kleine Verkehrsmittel etwas Hafenlandraum entwickelt, an den sich der Ort anschließt. Die verhältnismäßig saubere Siedlung mit ihren 50 000 Einwohnern [101]) erstreckt sich in einer Breite von höchstens 1 km, aber einer Länge von 2 km die Küste entlang [102]).

Was Koweit von den anderen Hafenplätzen des Golfes außer dem persischen Lingah unterscheidet, ist sein ausgedehnter Bootsbau, für den seine Bewohner im ganzen Golf bekannt sind. Die Hauptbedeutung Koweits liegt aber in seiner Teilnahme an der Perlenfischerei. Seine 300 großen Boote vereinigen sich zum Fang mit denen von Bahrein, wo die Schiffer auch ihre Erträge verkaufen [103]). Daneben bedient es ein Hinterland, und zwar ist es ein allgemeiner Vermittlungshafen für den Beduinenhandel Zentralarabiens, als welcher es mit einem Gesamtwert von 629 447 £ [104]) für die Ein- und Ausfuhr des Jahres 1927/28 natürlich hinter Bahrein zurücksteht, aber Maskat übertrifft. Die vielen, von ihm ausgehenden Karawanenwege führen einerseits über Sobeir in den Irak und andrerseits zu den mittelarabischen Oasen Bereideh, Aneiseh und noch weiter, sodaß die von ihm versorgten Gebiete bis in die von Häfen des Roten Meeres belieferten hineingreifen. Ein besonderer Ausfuhrartikel Koweits sind Pferde. Vor allem früher war es ein Spezialhafen für diesen

100) Mohr: Den Persiske Bukt, S. 59; Schott, S. 64.
101) Hdbch. f. d. P. G., S. 230; Slg. Direct. f. the P. G., S. 168; Dep. P., G., S 24.
102) Raunkiaer: Auf dem Kamelrücken durch das Land der Wahabiten, S. 217.
103) Arabia, S. 22 f.; Hdbch. f. d. P. G., S. 230.
104) Dep. P. G., S. 25.

vorwiegend nach Indien bestimmten Export[105]), während es heute diese Bedeutung mehr und mehr verliert.

δ) Zusammenfassung.

Die Häfen des Persischen Golfes sind für den Schiffsverkehr also im allgemeinen von Natur und im Ausbau unvorteilhaft ausgestattet und haben meist nur die Funktion eines allgemeinen Vermittlungshafens für ein bestimmtes Hinterland zu erfüllen, während einige auch Spezialhäfen für die Perlenausfuhr sind. (Der Ölhafen Abadan macht neben Basra die einzige Ausnahme.) Diese Verhältnisse wirken aber nicht hindernd auf die bedeutende Verkehrsstellung des Persischen Golfes ein, zumal die Häfen vielfach ausgebaut und verbessert werden. Vor allem aber kommt als Hafen für den Golf in seiner speziellen Durchgangslage im modernen Schnellverkehr im wesentlichen nur Basra in Frage, das, weit ins Land vorgeschoben, zu einem allen Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs entsprechenden Großverkehrshafen geworden ist.

3. Ein- und Ausfuhr.

Der Handel, der sich an den Küsten des Persischen Golfes abspielt, ist natürlich infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise auch von einem gewissen Rückgang betroffen, der aber weitgehend wettgemacht wird durch den besonderen wirtschaftlichen Aufschwung[106]), der eine Folge der Verkehrserschließung seiner Randländer ist. Ein- und Ausfuhr werden vorwiegend durch den überseeischen Schiffsverkehr besorgt, sodaß allein der Umsatz der einzelnen Häfen schon fast den ganzen Golfhandel erfaßt. Der eigentlich noch hinzutretende Im- und Export, welcher durch die vielen kleinen Ankerplätze erfolgt, macht nicht so viel aus, daß ihr Fehlen in der Statistik einen großen Unterschied hervorrufen könnte. Auch ist der ein großes Ausmaß erreichende Schmuggel nicht erfaßt. Da im übrigen die statistischen Berichte über das Persische Golf-Gebiet nur selten und nie einheitlich für den ganzen Meerbusen hergestellt werden, ist es praktisch unmöglich, Gesamtzahlen für den Handel des ganzen Golfes zu erhalten. Es kann daher jede der drei Golfküsten nach den jeweils neuesten Statistiken nur für sich betrachtet werden[107]).

105) Schott, S. 50; Tzschirner: a. a. O., S. 90.

106) Das persische Außenhandelsmonopol vom 25. Februar 1931 (Wilson: Persia, S. 282) wird die Einfuhr wohl nur vorübergehend einschränken.

107) Wenn die Berichte auch aus verschiedenen Jahren stammen und ungleiche Maßeinheiten aufweisen, ist doch ein Vergleich möglich.

Tabelle 12.

Der Gesamthandel am Persischen Golf.

Einfuhr und Ausfuhr der Irakischen Küste im Jahre 1932/33 in t [108]).

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
Basra	482 500	366 000	848 500

Einfuhr und Ausfuhr der Persischen Küste im Jahre 1931/32 in t [109]).

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
Mohammera	51 100	32 300	83 400
Abadan	32 300	4 900 900	4 933 200
Bender Schapur	23 300	—	23 300
Buschehr	25 600	12 400	38 000
Lingah	700	1 000	1 700
Bender Abbas	16 900	6 100	23 000
Zus.:	149 900	4 952 700	5 102 600

Einfuhr und Ausfuhr der Arabischen Küste im Jahre 1927/28 in £ [110]).

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamthandel
Koweit	382 200	190 600	629 400
Bahrein	1 964 500	1 009 000	3 043 200
Maskat	356 800	136 800	518 900
Zus.:	2 703 500	1 336 400	4 191 500

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß an allen drei Küsten die Ausfuhr beträchtlich hinter dem Import zurücksteht, daß also passive Handelsbilanz vorherrscht, wenn man von der riesigen Ölausfuhr Abadans absieht, ohne welche die Ausfuhr der gesamten persischen Küste auf nur 51 800 t zusammenschrumpft. Dies Verhältnis erklärt sich duch den umfangreichen Transitverkehr der Golfhäfen für die Versorgung

108) Berechnet nach Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in 'Ir., S. 37.

109) Errechnet nach der Statistique Pers., S. XIV, 2 f. Das englische Abadan ist hier einbezogen, da es in der persischen Zollstatistik bei gleichen Werten mitangeführt wird.

110) Berechnet nach Dep. P. G., S. 17, 18, 20 u. 25. Maskat ist hinzugenommen wegen seines Anteils an der Versorgung des arabischen Hinterlandes. Der Gesamthandel ist hier immer etwas größer als die bloße Summe von Aus- und Einfuhr, weil im Gesamtwert auch der Handel der Länder einbegriffen ist, die in den für die Ein- und Ausfuhr zugrundegelegten Aufstellungen nicht enthalten waren

ausgedehnter Gebiete, wie Mesopotamien, Arabien, Persien und sogar Afghanistan, deren Ausfuhr aber wegen ihrer geringen Produktionsfähigkeit und ihrer natürlichen Armut nur mäßig sein kann. Was die Menge des Umsatzes betrifft, steht die irakische Küste an der Spitze, wieder abgesehen von dem Ölexport. (Die Zahl für den Gesamthandel der arabischen Küste darf nicht täuschen; sie würde bei einer Tonnagenangabe natürlich relativ viel kleiner sein.) Der irakische Hafen Basra bewältigt also allein mehr Aus- und Einfuhr als die fünf Häfen der persischen Küste zusammen. Darin äußert sich wiederum die entschiedene Vorrangstellung Basras als Haupthafen des Persischen Golfes.

Die ein- und ausgeführten Waren sind im allgemeinen an allen drei Küsten die gleichen. Die Einfuhr besteht, den Bedürfnissen der einheimischen Bevölkerung entsprechend, vorwiegend aus Nahrungs- und Genußmitteln wie Zucker, Tee, Kaffee, Reis, (dieser meistenteils an der arabischen Küste) ferner aus Baumwolle, industriellen Fertigwaren und Maschinen, die größtenteils aus England und Britisch-Indien eingeführt werden [111]), während alle übrigen Länder weit hinter diesen zurückstehen. In neuester Zeit macht sich im ganzen Golf allerdings japanische Konkurrenz [112]) bemerkbar, die mit ihren Preisunterbietungen viel Erfolge zeitigt und die bisher uneingeschränkte britische Handelsherrschaft ernstlich zu bedrohen scheint. In Persien wird dem englischen Import zudem stark entgegengearbeitet durch die russische Einfuhr [113]), was in Zukunft, nach Vollendung der Transpersischen Bahn, wahrscheinlich noch mehr der Fall sein wird. Die Ausfuhr bilden an allen drei Küsten einheimische Erzeugnisse: Datteln, tierische Produkte wie Häute, Felle, Därme und zuweilen auch Wolle und Butter [111]).

Jede Küste hat außerdem noch Spezialausfuhrartikel. Im Irak handelt es sich dabei um einen Saisonartikel, die Dattel, von der z. B. allein Basra im Jahre 1932/33 156 000 t ausgeführt hat, welche Ausfuhrmenge, verglichen mit der Tabelle, fast die Hälfte des ganzen Exports von Basra ausmacht. Von den 100 verschiedenen Sorten der irakischen Dattel gelten die Hallawee, Khadrawee und Sayer als die besten der Welt und werden zu 30% nach Indien, zu 20% nach Amerika und an dritter Stelle nach England versandt, während die minderwertigen Sorten zum Verbrauch im eigenen Lande verbleiben. Daneben ist in Basra auch die Ausfuhr des Getreides bedeutend, das unter dem Namen „Persian Gulf" als schlechteste

111) Dep. P. G., S. 5 ff.
112) Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in 'Ir., S. 14.
113) Dep. P. G., S. 8 f.

Qualität gilt und zu Futterzwecken verwandt wird [114]). Die Getreideausfuhr erreichte im Jahre 1929/30 die große Menge von 138 000 t [115]). Die Exportziffern für Getreide und Datteln sind auch sonst ähnlich groß, falls nicht durch Mißernten eine Verringerung eintritt.

An der persischen Küste besteht eine mannigfaltigere Ausfuhr als an den anderen, denn zu den oben erwähnten Waren kommen noch Opium, Teppiche, Gummitraganth und getrocknete Früchte [116]) hinzu. Ein Exportartikel, der alle anderen weit übertrifft, ist hier das Öl. Die A. P. O. C. führt jährlich 5 Mill. Petroleum und Petroleumprodukte aus (vgl. S. 62). An zweiter Stelle steht das Opium. Im allgemeinen wird es zum Verbrauch im Fernen Osten vorwiegend nach Hongkong verschickt, außerdem nach London, von wo es nach dem festländischen Europa und Amerika versandt wird. Dort ist es sehr beliebt, denn es gilt als bestes Erzeugnis für medizinische Zwecke [117]). Die Teppichausfuhr leidet natürlich sehr unter der heute verringerten Kaufkraft der alten Abnehmerländer, abgesehen davon, daß die Teppiche durch die heute allgemein verbreitete Anwendung von Anilinfarben [118]) zu wertloser Massenware herabgesunken sind. Die Eisenoxydausfuhr von der Insel Hormus im S des Golfes betrug im Jahre 1927/28 schon 6 640 t [119]).

Die Handelsbilanz der persischen Häfen ist passiv. Sie würde aber mit einem Schlage aktiv werden, wenn der Ölverdienst nicht auf englisches Konto ginge.

Ein weiterer charakteristischer Zug wird dem Golfhandel durch die Ausfuhr von Perlen und Perlmutterschalen verliehen, die fast ausschließlich an der arabischen Küste stattfindet. Die erstaunlich große Exportzahl Bahreins in der Tabelle besteht natürlich fast nur aus Werten für die Perlenausfuhr. Die Bahrein-Perlen gelten als die größten und schönsten in der ganzen Welt. Ihre Förderung ist jedes Jahr von ähnlichem Ausmaß, während die Preise häufig schwanken [120]). Die Perlen werden von europäischen und von einigen indischen oder persischen Händlern an Ort und Stelle persönlich aufgekauft und nach Bombay gebracht, von wo sie früher nach London und Paris auf den Weltmarkt kamen. Infolge der großen Konkur-

114) Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in 'Ir., S. 20 u. 21; Schott, S. 48.

115) Berechnet nach dem Special Report on the „Progress of 'Ir." during 1920—1931, S. 172.

116) Doevel: Persiens auswärtige Wirtschaftsbeziehungen, S. 48.

117) Wilson: Pers., S. 59 f. Ein großer Teil der nach dem russischen Wladiwostok deklarierten Opiumausfuhr geht in Wirklichkeit auch nach China. Hesse: Der Außenhandel Persiens, S. 8. Für den augenblicklichen Stand, insbesondere den Einfluß der Chinakriege, vgl. Hesse: Persien, S. 55.

118) Rosen: Persien in Wort und Bild, S. 66.

119) Dep. P. G., S. 14.

120) Schott, S. 73 f.

renz der gezüchteten japanischen Perlen und dem Einfluß der Weltwirtschaftskrise, die bei diesem Luxusartikel natürlich am stärksten spürbar wird, gehen sie augenblicklich meistenteils nur nach Indien, wo Vermögen nach wie vor gern in Juwelen angelegt werden [121]). In diesem Handel kann erst mit dem Verschwinden der Weltwirtschaftsdepression eine Besserung eintreten.

4. Einheimischer Küstenverkehr.

Die Küstenschiffahrt, die gerade im Persischen Golf noch in besonderer Blüte steht, ist für sein Verkehrsbild besonders charakteristisch. Sie liegt zum überwiegenden Teil in den Händen der Araber, die in ihrer besonderen Veranlagung für die Schiffahrt den Küstenverkehr seit jeher mit kleinen und großen Segelbooten ausüben. Diese beleben allenthalben die Golfgewässer, insbesondere aber die Häfen, wo die kleineren Boote, welche bei voller Ladung einen Tiefgang von nur 1,2 m haben, als Leichter Zubringer- und Verteilerdienste leisten [122]). Außerdem werden diese kleinen Fahrzeuge zu Tausenden (genaue Zahlen werden leider nie angegeben) beim Perlen- und Fischfang benutzt. Die Boote weisen nach einer Angabe von 1917 noch den altüberlieferten Typ auf: sie sind stark und niedrig konstruiert, mit hohem Achterbau, zuweilen mit Deck und immer mit dreieckigen sogenannten Lateinsegeln versehen [123]).

Eine wichtigere Rolle spielen die Baghala oder Bum genannten großen Segler, die mit ihren 100—400 t Fassungsvermögen bei voller Ladung einen Tiefgang von 3,6 m erreichen. Sie haben einen besonders starken Bug zum Schutz vor mächtigen Wellen, denn sie segeln nicht selten über das begrenzte Golfgebiet hinaus bis nach Vorderindien oder Ostafrika, allerdings nur, wenn im Indischen Ozean der ihnen günstige NO-Monsum weht [124]). Im Golf selbst betreiben sie in großem Umfang den Warenverkehr zwischen den einzelnen Küsten und auch von Ort zu Ort die Ufer entlang, denn der Seeverkehr wird den zumeist sehr mangelhaften und höchst unzureichenden Überlandverbindungen vorgezogen. Außerdem besorgen sie den heute wieder sehr stark angeschwollenen Schmuggel von vorwiegend Zucker, aber auch Tee von den Hafenplätzen der ostarabischen Küste nach Persien hinüber [125]). Auch der erheb-

121) Dep. P. G., S. 22 f.

122) Mackie: Hasa: An Arab. Oasis, S. 190; Spangenberg: Die Veränderung. d. Seeverk. i. Ind. Ozean seit d. Weltkriege, S. 23.

123) Raunkiaer: a. a. O., S. 228. Eine neuere Schilderung steht leider nicht zur Verfügung.

124) Mackie: a. a. O., S. 190; Slg. Direct. f. the P. G., S. 41.

125) Leo Mathias: Politik, Perlen und Schmuggel an der ostarabischen Küste. Berl. Tgbl., 1930, Nr. 287.

liche Personenverkehr, den größtenteils die das ganze Jahr hindurch im Golf hin- und herströmenden mohammedanischen Pilger ausmachen, bevorzugt die einheimischen Boote, welche, soweit Platz vorhanden, gern Passagiere mitnehmen [126]).

Es fällt der einheimischen Bevölkerung schwer, sich von dem althergebrachten Seglerverkehr zu befreien und sich für den Dampfer- und Motorschiffsverkehr zu erwärmen. Jedoch wird in den letzten Jahren erstaunlicherweise gerade von persischer Seite aus durch den neuen Herrscher Resa Khan der Versuch unternommen, eine eigene Flotte zu gründen. Er hat in Italien zwei Kanonen- und vier Depeschenboote bauen lassen, die vereint mit zwei veralteten Kanonenbooten, mit italienischen Offizieren und persischer Mannschaft ausgerüstet, eine Küstenbewachung gegen den anscheinend wegen des persischen Außenhandelmonopols ständig zunehmenden Schmuggel ausüben sollen [127]). Man muß diesem Unternehmen aber trotzdem mit einiger Skepsis gegenüberstehen, wenn man bedenkt, welche Mißerfolge im vergangenen Jahrhundert Nadir Schah mit seiner Flotte hatte und wie der 1883 in Deutschland für Persien erbaute Dampfer „Persepolis" zu vollständiger Untätigkeit verurteilt blieb [128]).

5. Durchgangs- und Überseeverkehr.

Infolge seiner naturgegebenen Durchgangslage hat der Persische Golf eine ungleich größere Bedeutung für den Durchgangs- als für den Eigenverkehr. Jener läßt sich räumlich aufteilen in den Überlandweg, vom Persischen Golf aus über die vorderasiatische Landbrücke zum Mittelmeer, den Schiffsweg durch den Golf und darüber hinaus (Persischer Golf-Weg Europa—Indien). Wegen dieses Zusammenhanges ist es notwendig, auch den Überlandverkehr einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

a) Der neu entstandene Überlandverkehr.

Dieser Verkehr entspricht der Forderung der Neuzeit nach größtmöglicher Schnelligkeit, ist aber aus politischen Gründen erst nach dem Weltkrieg entstanden. Es handelt sich dabei um die quer durch die Syrische Wüste gehenden Automobilverbindungen zwischen Bagdad und den beiden Mittelmeerhäfen, Beirut und Haifa. Heute geht der schnellste Weg von Westeuropa nach Indien (12 Tage; s. Tab. 2) über diese Verkehrsverbindung und übertrifft damit die kühnsten an die

126) Schott, S. 85.
127) The Statesman's Year-Book, S. 1187.
128) Prothero: a. a. O., S. 62; Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 392 u. 394.

Bagdadbahn geknüpften Hoffnungen. Diese Kraftwagenroute war das letzte noch fehlende Verbindungsstück auf dem neuen Schnellverkehrsweg nach Indien, an dem England bekanntlich besonders viel gelegen war und das es mit Hilfe seiner durch den Krieg in Vorderasien erweiterten Machtstellung gewissermaßen als besseren Ersatz der Bagdadbahn durchführte. Dieser Automobilverkehr findet nämlich in Haifa und Beirut direkten Anschluß an die "Peninsular and Oriental Steamship Co.", bzw. an die "Messageries Maritimes", sowie an andere Linien [129]), die über Brindisi oder auch Marseille die schnellste Verbindung mit den westeuropäischen Hauptstädten herstellen, während er an seinem entgegengesetzten Endpunkt, in Bagdad, eine direkte Fortsetzung in der Bahnlinie nach Basra und von dort ab in den Schnelldampfern des Persischen Golfes erhält.

Die Automobillinien passieren die Syrische Wüste; sie gehen von Bagdad aus über Ramadi nach Rutbah und von da in zwei Strängen zum Mittelmeer; der nördliche über Damaskus nach Beirut durch das französische Mandatsgebiet Syrien und der südliche durch das englische Mandatsgebiet Transjordanien über Annam nach Haifa. (S. Karte.) Sie überwinden in 24 Stunden eine Strecke [130]), für die vor nicht langer Zeit die Karawanen unter großen Gefahren und Anstrengungen noch 20 Tage [131]) gebrauchten. In einem vollständig wüstenhaften Gebiet, das bis dahin fern von allem Verkehr ein weltabgeschiedenes Dasein führte, ist binnen kurzem ein idealer, hochwichtiger Verkehrsweg entstanden, dessen Existenz der breiten Öffentlichkeit meistens noch gänzlich unbekannt ist oder mindestens unglaubhaft erscheint. Die Eröffnung dieses Weges läßt sich von 1923 an datieren. Seit diesem Jahr lassen die "Eastern"- und die "Nairn Transport Co." auf dem nördlichen bzw. südlichen Wege ihre Wagen fahren, zu denen einige, aber wegen geringerer Zuverlässigkeit nicht so beliebte und nur bei Gelegenheit fahrende arabische Privatwagen hinzukommen. Da sie schon in diesem ersten Jahre einen Zuspruch von 8—10 000 Passagieren hatten, konnten sich die Linien trotz anfänglich häufiger Beduinenüberfälle sehr schnell entwickeln und vervollkommnen [132]). Die Wagen des regelmäßigen, wöchentlichen Dienstes fahren in rasender Geschwindigkeit über den vollkommen ebenen und harten Boden der nunmehr befriedeten Gebiete der Syrischen Wüste dahin, der eine ideale Autobahn darbietet, ohne daß sich irgendwelche Anlagen als nötig erwiesen

129) Ebtehaj: Guide Book on Persia, S. 96.
130) Lufft: Das Britische Weltreich, S. 170.
131) Hassert: Allgemeine Verkehrsgeographie, S. 178.
132) Mittelholzer: Persienflug, S. 187 ff.; Blanchard: La Route du Désert de Syrie, S. 242 f.

hätten. Die Cardillac- oder bei feuchtem Wetter die leichteren Buickwagen schließen sich zum gegenseitigen Schutz immer zu Convois zusammen. Sie sind mit allem Komfort der Neuzeit ausgestattet, außer Nahrungsvorräten mit Trinkwassertanks, federnden Sitzen, Ventilatoren und Ersatzteilen. Die Convois verlassen die beiden Endstationen immer gleichzeitig, damit sie einander im Notfall helfen können. Bei Nichtankunft werden nach 48 Stunden Automobile oder Flugzeuge zur Hilfe entsandt [133]). Unterwegs passieren die Wagen das aus dem Nichts geschaffene, stark befestigte Fort Rutbah, in dem ein gut eingerichtetes Hotel, Wasserreservoirs, Licht- und Telegraphenanlagen mitten in der Wüste auf die Reisenden warten [134]).

Bei diesen günstigen Verhältnissen, die den größten Anforderungen an den modernen Verkehr genügen und die Fahrt ebenso angenehm wie in einem D-Zugwagen machen, ist es selbstverständlich, daß die Automobillinien immer mehr beansprucht werden, so sehr, daß sie im Jahre 1930 schon von 24 000 Personen [135]) benutzt wurden. Der Passagierverkehr hat also in nur 7 Jahren eine fast dreifache Steigerung erfahren. Die Fahrtteilnehmer kontingentieren sich zum größten Teil aus Reisenden, die von Indien kommen oder nach Indien gehen, neben vielen von und nach Persien. Diese neue Schnellverkehrsverbindung mit ihrem Anschluß an die Persische Golf-Schiffahrt ist also von ungeahnter Bedeutung für den englisch-indischen Eilverkehr geworden. Sie hat neben dem Personenverkehr auch für den Postverkehr und die Eilfracht leicht verderblicher und kleiner Güter Bedeutung und vermutlich eine noch größere Zukunft vor sich.

b) Überseeischer Schiffsverkehr.

α) Schiffslinien.

Dieser neue, viel benutzte Überlandweg findet also in Basra direkten Anschluß an die Ozeanschiffahrt, deren tiefes Hineindringen in die vorderasiatische Landbrücke den Verkehr über den Persischen Golf-Weg wesentlich begünstigt. Eine für ein so abgelegenes Nebenmeer erstaunliche Anzahl von Dampferlinien besorgt den Durchgangsverkehr, sowie die Ein- und

133) Keeling: The Damascus-Baghdad Motor Route, S. 151; Consul: Motor Routes across the Syrian Desert, S. 468. Das neueste hier in den Dienst gestellte Verkehrsmittel ist ein riesiger Wüstenomnibus, der von einem Traktor gezogen, schon in 18 Stunden von Bagdad nach Damaskus fährt und Plätze für 29 Personen, Eßtische, eine kleine Küche und Waschräume aufweist. Eildienst (Berlin) 1934, Nr. 65.

134) Hesse: Geopolit. Probl. Englands im vorderen Orient, S. 668.

135) Lufft: a. a. O., S. 170. Heute werden es noch mehr sein; neuere Zahlen liegen aber nicht vor.

Ausfuhr der umliegenden Länder. Noch lange ins Zeitalter der Dampfschiffahrt hinein vollzogen im Golf nur große Segler den Verkehr, bis mit der Eröffnung des Suezkanals auch Dampfer den Weg dorthin fanden und 1862 die erste Linie zum Golf hin eingerichtet wurde, der allmählich verschiedene andere folgten [136]). Jedoch ergaben sich durch den Weltkrieg und seine Folgen auch darin mannigfache Veränderungen, so daß heute teils andere und wegen seiner Bedeutungszunahme auch mehr Schiffslinien im Golf verkehren. Leider gibt es für den Gesamtverkehr der dort ein- und auslaufenden Schiffe keine statistischen Angaben. Es geht ja aber aus der Häufigkeit des Auftretens der Linien zur Genüge hervor, daß der Persische Golf einen unerwartet regen Schiffsverkehr hat, was eben nur durch seine Eigenschaft als ein im Zuge einer neuen Weltroute zu Bedeutung gelangtes Nebenmeer zu verstehen ist.

136) Vadala: a. a. O., S. 44; Curzon: a. a. O., Bd. II, S. 466.

Tabelle 13.

Schiffahrtslinien im Persischen Golf [137]).

Gesellschaft	Nationalität	Angelaufene Häfen	Fahrdienst	Bemerkungen
1. British India Steam Navigation Co.	engl.	Schnellinie: Bombay, Karachi — Buschehr — Mohammera — Basra u. zurück.	wöchentl.	
		Langsame Linie:	„	
		a) Hinfahrt: Bombay, Karachi, Tschahbar, Maskat — Bender Abbas — Hendjam — Lingah — Bahrein — Buschehr — Koweit — Mohammera — Basra. Rückfahrt: Basra — Mohamm. — Buschehr — Dibai — Hendj. — B. Abbas — Dschask, Maskat, Tschahb. — Gwadar, Karachi, Bombay.		Diese beiden verschiedenen Routen werden abwechselnd gefahren, weshalb d. kleineren Häfen nur alle 14 Tage angelaufen werden. Hendj. wird als wichtiger britischer Flottenstützpunkt, im übrigen aber unbedeutender Küstenplatz natürlich nur von dieser Linie berührt.
		b) Hinfahrt: Bomb., Karachi, Gwadar, Maskat, Dschask — B. Abbas — Hendj. — Lingah — Dibai — Bahr. — Buschehr — Koweit — Mohamm. — Basra. Rückfahrt: Basra — Mohamm. — Koweit — Busch. — Bahr. — Hendj. — B. Abbas — Maskat, Karachi, Bombay.		

137) Nach verstreuten Angaben in der Statistique Pers., S. XVI, 4—7; Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in Persia, S. 6; Dep. P. G., S. 4 u. Ardalan: Die Stellung Pers. i. d. Weltwirtschaft, S. 23. Vgl. Karte.

Gesellschaft	Nationalität	Angelaufene Häfen	Fahrdienst	Bemerkungen
2. Dtsch. Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Hansa".	dtsch.	Bremen, Hamburg, Antwerpen, Port Said, Aden, Bombay oder Karachi — B. Abbas — Lingah — Dibai — Bahr. — Buschehr — Koweit — Mohamm. — Basra u. zurück.	monatl.	Außer den wichtigeren Häfen Basra, Moh., Busch. u. Bahr. werden d. übr. nur bei genügendem Ladungsangebot angelaufen; ebenso auch B. Schapur. (Vgl. S. 63)
3. Franck C. Strick Co.	engl.	London, Glasgow, Manchester, Marseille — B. Abbas — Busch. — Abadan — Mohamm. — Basra u. zurück.	„	Zuweilen berührt diese Linie auch d. Häfen der arabischen Küste.
4. Sovtorgflot U. S. S. R.	russ.	Odessa — pers. Golfhäfen — Basra und zurück.	„	
5. Ellerman-Bucknall Steam Ship Co.	engl.	London, Antwerpen, Marseille, B. Abbas — Busch. — Mohamm. — Basra und zurück.	alle 2 Monate	
6. Transatlantic Steam Ship Co.	norw.	Göteborg, London — Mohamm. — Basra und zurück.	unregelmäßig	

Gesellschaft	Nationalität	Angelaufene Häfen	Fahrdienst	Bemerkungen
7. Kerr Steam Ship Co. (Silver Line)	amer.	Vereinigte Staaten — pers. Golfhäfen und zurück.	unregelmäßig	
8. H. M. N. Nemazy, Hongkong-Linie	engl.	China, Bombay — B. Abbas — Lingah — Busch. — Basra und zurück.	„	
9. Persian Gulf Steam Navigation Co. (Mogul Linie)	engl.	Bombay — B. Abbas — Lingah — Busch. — Basra und zurück.	„	Diese Linie befördert hauptsächl. mohammedan. Pilger nach Djidda, dem Hafen für Mekka, und zurück.

Es sind also von den 9 im Golf verkehrenden Schiffahrtslinien allein 5 britisch bzw. britisch-indisch, woraus wieder die starke und wirtschaftlich alles beherrschende Vormachtstellung Großbritanniens im Persischen Meerbusen hervorgeht. Unter anderen liegt auch die British India Steam Navigation Co., welche im Golfverkehr die allerwichtigste Stellung einnimmt, in englischen Händen. Sie hat den unbedingten Vorrang inne, nicht nur, weil sie am häufigsten und pünktlichsten im Golf erscheint, sondern auch, weil sie als einzige Gesellschaft über eine besondere Schnellinie verfügt. Diese legt den Weg zwischen Bombay und Basra bei alleinigem Anlauf der allerwichtigsten Häfen mit Hin- und Rückfahrt in nur 14 Tagen zurück und hat in Bombay direkten Anschluß an die Dampfer der "Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.". Daher bewältigt gerade diese Schnellinie den Passagier- und Eilfrachtverkehr und vor allem auch den Postverkehr, der ihr den Namen "Fast Mail" eingetragen hat [138]). Sie ist also die wichtigste Fortsetzung des Überlandverkehrs.

Die langsame Linie dieser Gesellschaft läßt dagegen ausgesprochene Frachtdampfer laufen, die wegen häufiger Verzögerungen bei den umständlichen Lösch- und Ladeverhältnissen in den Golfhäfen und einer viel größeren Anzahl von Anlaufplätzen jeweils mehr oder weniger längere Zeit für die Hin- und Rückfahrt gebrauchen.

Die übrigen Linien fahren teilweise ohne Zwischenlandung in Indien direkt in den Golf. Natürlich werden sie, soweit sie nicht britischer Nationalität sind, von den Briten nicht gern gesehen, die ihr Erscheinen in dem noch jeder Nation offenen Gewässer aber doch nicht verhindern können. Besonders unerwünscht sind die deutschen Schiffe, die den zweitbesten Dienst im Golf durchführen. Diese laufen z. B bisher allein den neuen persischen Hafen Bender Schapur an. Die erst seit wenigen Jahren eingeführte russische Linie berührt nur persische Häfen und unterbietet, vom russischen Staat subventioniert, die Frachtsätze der anderen, woraus die Absicht Rußlands, den englischen Handel aus Südpersien zu verdrängen, eindeutig zu erkennen ist. Eine französische Linie fehlt trotz häufiger, energischer Vorstellungen führender Männer [139]). Auch von einer japanischen Linie ist trotz der zunehmenden Einfuhr Japans noch nichts bekannt. Die amerikanischen Schiffe befahren den Meerbusen erst seit 1931 [140]), womit sie einem dringenden Bedürfnis und langgehegten Wunsche nachkammen, und der

138) Statistique Pers., S. XVI, 4.

139) Z. B. Vadala: a. a. O., S. 82, 84 u. 122.

140) Wirtschaftsnachrichten der Deutsch-Persischen Gesellschaft (Berlin), 1931, Nr. 1.

italienische Lloyd Triestino soll augenblicklich, im Jahre 1934, im Begriff sein, einen neuen Sonderdienst nach Bender Schapur einzurichten [141]). Da neuestens sogar von persischer Seite die Gründung einer eigenen Schiffslinie geplant ist, die zwischen den Golfhäfen und Indien verkehren soll [142]), kann man nur feststellen, daß die Golfschiffahrt durchaus im Begriff ist, sich noch mehr auszudehnen und die Bedeutung des Golfes zu steigern.

Die bisher verkehrenden Linien lassen neben Dampfern auch Motorschiffe laufen. Über die Größe fehlen nähere Angaben, außer von den deutschen Hansadampfern, deren Tragfähigkeit zwischen 2 und 12 000 t schwankt, wobei die Tonnenzahl der meisten aber etwa 11 000 t beträgt [143]). Wegen der im Golf verbesserten Schiffahrtsverhältnisse, insbesondere im Schatt el-Arab, können also schon recht große Dampfer dort verkehren, und in Zukunft werden es, den gesteigerten Anforderungen entsprechend, wahrscheinlich noch größere sein.

Neben den regelmäßig verkehrenden Linien kommen manchmal auch vereinzelte andere Schiffe in den Golf, wie z. B. japanische [144]), wenn sich für die im Anwachsen begriffene Einfuhr eines Landes die Einrichtung einer mehr oder weniger regelmäßigen Linie noch nicht lohnt.

β) Trampschiffverkehr.

Neben den regelmäßig verkehrenden Linien verdienen die sogen. Trampschiffe besondere Erörterung.

Alle Dampfer und Motorschiffe der den Golf befahrenden Linien befördern neben Frachtgütern auch Passagiere. Nur die norwegische Transatlantic Steam Ship Co. macht hierin eine Ausnahme, denn sie sendet ausschließlich reine Frachtdampfer in den Golf. Da diese Linie außerdem einen nur sehr unregelmäßigen Dienst durchführt, ist anzunehmen, daß ihre Dampfer vorwiegend dann im Persischen Meerbusen erscheinen, wenn dort infolge einer Ernte mehr Fracht als gewöhnlich vorliegt, wie die Norweger ja überall im Welthandelsverkehr bei Bedarf als Verfrachter auftreten. Eine solche Trampschiffahrt kann im Bereich des Persischen Golfes nur die Dattelernte betreffen, weil die sonstige Ausfuhr das ganze Jahr hindurch stattfindet, ohne saisonmäßig gebunden zu sein, natürlich abgesehen von der Perlenausfuhr, die aber wegen ihrer geringen

141) Hamburger Nachrichten 1934, Nr. 38.
142) Weser-Zeitung (Bremen) 1931, Nr. 584.
143) Lt. mündlicher Mitteilung der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", Abtlg. Hamburg.
144) Vadala: a. a. O., S. 69.

Raumerfordernis zur Beförderung keine zusätzlichen Schiffe benötigt.

So treffen also während der Dattelsaison, von Mitte August bis Mitte November, außer den Schiffen der regelmäßigen Linien eine Reihe von anderen Überseedampfern in dem Hauptdattelexporthafen des Golfes, in Basra, ein. In dieser Zeit finden drei Hauptverschiffungen statt, jeweils am Ende des August, September und Oktober [145]). Dann wird beim Verladen im Hafen allerseits Tag und Nacht fieberhaft gearbeitet, denn der Dampfer, welcher als erster wieder ausfährt, erzielt auf dem Weltmarkt die höchsten Preise für die frischen Datteln, und jede weitere Ladung wird um 25% geringer bezahlt als die vorhergehende [146]). So werden die Datteln meist in Totalladungen verschifft. Sie werden gedörrt in verschiedenen Verpackungen in alle Teile der Welt versandt, die minderwertigeren Sorten in Bastsäcken und die besseren in Körben oder Kisten [147]). Wenn man bedenkt, daß Basra über 80% der Weltdattelproduktion ausführt und infolgedessen der größte Dattelhafen der ganzen Welt ist (S. 58), dann kann man sich vorstellen, wie sein an sich schon bemerkenswerter Schiffsverkehr zur Zeit der Dattelernte durch die Trampschiffahrt ungeheuer anschwillt, um daraufhin, bis zur nächsten Saison, wieder seine gewöhnlichen Ausmaße anzunehmen.

γ) Tankschiffverkehr.

Neben der Linien- und der Trampschiffahrt wird der Golf noch durch den Tankschiffverkehr belebt, der ihn in den letzten 20 Jahren nach und nach zu einem der wichtigsten Erdölschifffahrtswege der Welt gemacht hat. In dem überaus regen Schiffsverkehr des Golfes macht die Tankschiffahrt sogar einen wesentlichen Teil aus. Allerdings berühren außer der Strick-Linie keine anderen Abadan, das als einziger Einschiffshafen für die Ölausfuhr aus der südpersischen Förderungszone in Betracht kommt. Das wäre auch überflüssig, denn die Anglo-Persian Oil Co. hat eine eigene Tankflotte, die von der 1915 gegründeten "British Tanker Co." [148]) geschaffen wurde, als die Transportfrage infolge der außerordentlich schnell zunehmenden Produktion des Erdölgebietes in Schwierigkeiten geriet. Heute besteht die aus kleinen Anfängen von Jahr zu Jahr rasch angewachsene Flotte neben unzähligen im Hafen-, Fluß- und Küstenverkehr beschäftigten Schleppern und Barken aus 83 Tank-

145) Dep. P. G., S. 9.
146) Ebenda, S. 10.
147) Department of Commerce, Washington 1933, Nr. 59; Der Weltmarkt (Hannover) 1919, Nr. 8/9.
148) Schweer: Die türk.-pers. Erdölvorkommen, S. 116.

schiffen modernster Art mit einer Ladefähigkeit von 770 000 t, von denen in letzter Zeit wegen Überangebots- und Absatzschwierigkeiten auf dem Weltmarkt zuweilen einige aufliegen [149]). Daher wird die Flotte wahrscheinlich einstweilen auch nicht erweitert werden, obwohl beabsichtigt ist, sie auf 1 Mill. Brutto-Register-Tonnen zu bringen [150]).

Die Tanker laufen den Ölhafen Abadan an, wo das Öl an den ganz neuzeitlich eingerichteten Verladestellen von Bawarda direkt aus der Rohrleitung bzw. den Lagertanks in sie hineingepumpt wird. Früher, vor der von der A. P. O. C. begünstigten Ausbaggerung des Schatt el-Arab mußten dagegen 70% jeder Ladung umständlich geleichtert werden [151]). Von Abadan aus bringen die Tankschiffe das Rohöl bei voll ausgenutzter Tonnage zum größten Teil in die Raffinerien der A. P. O. C. in Skewen (Llandarcy) in Südwales und in dem schottischen Grangemouth, sowie nach Frankreich und Australien [152]). Das schon in der Raffinerie von Abadan verarbeitete Öl wird in alle Teile der Welt, wie zu den 36 Bunkerstationen der A. P. O. C. befördert, die in Europa, Asien, Afrika und Australien (davon allein 13 im Indischen Ozean) [153]) verteilt sind.

Abgesehen von den Schiffen der britischen Tankflotte wird Abadan noch von vielen anderen Tankschiffen angelaufen, von französischen, holländischen, dänischen, schwedischen und norwegischen, die, wie bei einem Vergleich der bei den einzelnen Häfen gegebenen Tabellen des Schiffsverkehrs sofort ins Auge springt, nur diesen einen Hafen berühren. Wie sehr sich im Laufe der Zeit der Schiffsverkehr Abadans durch die stets zunehmende Tankschiffahrt vermehrt hat, ist deutlich aus folgender Tabelle zu ersehen.

Tabelle 14.

Der Schiffsverkehr Abadans in den Jahren 1920/21 - 1929/30 [154]).

Jahr	Zahl d. Schiffe	Jahr	Zahl d. Schiffe
1920/21	180	1925/26	487
1921/22	275	1926/27	506
1922/23	321	1927/28	550
1923/24	415	1928/29	560
1924/25	413	1929/30	643

149) Jahresberichte der A. P. O. C., 1924 ff.

150) Hollweg: a. a. O., S. 156.

151) Jahresberichte der A. P. O. C., 1927 ff.

152) Ardalan: a. a. O., S. 129.

153) Nach den Einzelangaben bei Schweer (die allerdings schon 10 Jahre zurückliegen): Die Ölbunker- und Kohlenstationen der Welt, S. 439—458; in Amerika sind natürlich keine solchen vorhanden wegen der dort herrschenden Vormacht der Standard Oil Co.

154) Nach dem Special Report on the „Progress of 'Iraq" 1920—1931, S. 171. Neuere Vergleichszahlen sind nicht zu bekommen.

Die Zahlen für den Schiffsverkehr haben bis auf den kaum erwähnenswerten Rückgang im Jahre 1924/25 mit der Steigerung der Ölproduktion Schritt gehalten, sodaß Abadan heute den größten Schiffsan- und -auslauf im ganzen Golf aufweist.

c) Flugverkehr.

Der Flugverkehr, der ein gesteigertes Bestreben zeigt, den kürzesten Weg zu wählen und dabei durch ungünstige Bodenverhältnisse nicht gehindert wird, zieht den direkten Weg Europa—Indien über den Persischen Golf dem Umweg über den Suezkanal vor. Dadurch erfährt die uralte Verkehrsstraße einen weiteren, sehr wesentlichen Aufschwung. Das Hauptinteresse an einer über den Golf führenden Luftverkehrsverbindung hatte natürlich England, da es durch sie eine noch engere Beziehung zu seinem wertvollen Kolonialland Indien herstellen konnte. Es hatte mit seinen im Weltkrieg gewonnenen Erfahrungen schon bald nach dessen Ende die Gründung einer britischen Reichsluftstraße ins Auge gefaßt und sie mit der 1927 eingerichteten Teilstrecke Kairo—Bagdad, die aus dem seit 1921 bestehenden Flugdienst der britischen Royal Air Force [155]) hervorging, energisch in Angriff genommen. Es wäre auch sofort zur Weiterführung der Linie gekommen, wenn sich nicht Schwierigkeiten [156]) ergeben hätten wegen des Durchfluges über den Persischen Golf. Aber gerade die Linienführung über den Bereich des Golfes war für Großbritannien von ausschlaggebender Bedeutung, weil die Flugstrecke nach Indien ohne sie nicht den kürzesten und schnellsten Weg einschlüge und weil die Flugzeuge dort unter dem ständigen Schutz und der Aufsicht der im Golf stationierten britischen Kriegsschiffe stehen. In Erkenntnis der Gefahr einer politischen Machterweiterung der Engländer durch die Einführung einer britischen Flugroute über den Persischen Golf verweigerte die persische Regierung mitten in die Vorbereitungen hinein plötzlich das geplante Überfliegen der persischen Golfküste. Erst im Jahre 1928 gestattete sie nach langen Verhandlungen das Anfliegen von Buschehr und Bender Abbas als Flughäfen und von Lingah als Reserveflughafen auf drei Jahre, allerdings nur unter vielen Einschränkungen und mit dem ausdrücklich betonten Wunsch, daß die Flugstrecke in Zukunft Zentralpersien überfliegen möge. Da diese Genehmigung aber 1932 für die nun seit 1929 in Betrieb stehende britische Golflinie nicht verlängert wurde, sah sich England, welches natürlich keineswegs auf das Passieren des Golfes verzichten

155) Salt: Imperial Air Routes, S. 24; Hill: The Bagdad Air Mail, S. 1 ff.

156) Vgl. deren genaue Auseinandersetzung, auch für das folgende, bei Ettel: Die eurasiatischen Luftlinien der westeuropäischen Kolonialmächte, S. 223 ff.

wollte, gezwungen, die Flugstrecke auf die arabische Küste zu verlegen.

Die Flugzeuge der Imperial Airways Limited fliegen heute in der überaus kurzen Zeit von 6 Tagen von London über Paris Marseille -Malta Kairo -Bagdad nach Basra. Von dort gehen Wasserflugzeuge über die arabischen Häfen Koweit—Bahrein Schardja und dann über Gwadar bis Karachi [157]). Dem Beispiel Englands, eine große Fluglinie über den Persischen Golf zwischen dem Mutterland und einer wichtigen Kolonie herzustellen, folgten bald Holland und Frankreich, denen von der persischen Regierung bei Einholung einer Einzelgenehmigung für jedes Flugzeug ohne weiteres das Durchflugsrecht gewährt wurde [158]), da Persien wegen dieser beiden Länder keine politischen Befürchtungen zu hegen brauchte. So konnten diese beiden Linien den kürzeren Weg über die persische Küste des Meerbusens einschlagen. Die endgültig 1930 in Betrieb gesetzte Fluglinie der Koninklijke Luchtvaart Mij. (= Königlich-Holländische Luftfahrtgesellschaft) stellt in nur 9 Tagen eine Verbindung zwischen Holland und seinem wichtigsten Kolonialbesitz, Niederländisch-Indien im malaischen Archipel her [159]). Die Einhaltung dieser Flugzeit ist möglich, weil der holländische Luftdienst in Europa den direktesten Weg über Deutschland einschlägt; er geht von Amsterdam über Nürnberg — Budapest Konstantinopel — Bagdad — Basra — Buschehr Lingah Bender Abbas — Karachi — Kalkutta — Rangoon und Bangkok nach Batavia (Bandoeng). Die ungefähr zur gleichen Zeit ins Leben gerufene französische Linie Air Orient läuft, von Paris ausgehend, anfangs der britischen parallel, von Marseille ab aber über Italien und Griechenland direkt nach Beirut in dem französischen Mandatsgebiet Syrien und dann nach Bagdad, von wo ab sie lange parallel der holländischen verläuft, um schon nach 8 Tagen in Saigon in Französisch-Indochina zu enden [160]).

Diese drei Koloniallinien gehören zu den längsten bis jetzt bestehenden Weltfluglinien überhaupt. Da sie auf dem kürzesten Wege den Persischen Golf überfliegen, passieren sie ihn fast alle regelmäßig wöchentlich einmal in jeder Richtung. Ihre genaue Flughäufigkeit ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

---

157) Dep. Overs Tr.: Cond. and Prosp. of Unit. Kgd. Tr. in Ind. 1932—1933, S. 59.

158) Ettel: a. a. O., S. 228.

159) Sp. Rep. on the Progr. of Tr. during 1920—1931, S. 149; Kornrumpf: Werdender Weltluftverkehr, S. 650.

160) Statistique Pers., S. XVIII; Kornrumpf: ebenda, S. 650.

Tabelle 15.

Zahl der Flüge im Jahre 1932 [161]).

Luftfahrtgesellschaft	Ostwärts	Westwärts	Zusammen
Imperial Airways Limited	53	52	105
Königl.-Holl. Luftfahrt-Ges.	52	52	104
Air Orient	43	43	86
Zus.:	148	147	295

Wegen der überaus kurzen Zeit, in der die Verkehrsflugzeuge auf dem direkten Persischen Golf-Weg ihre Bestimmungsorte erreichen, werden sie vom Personen- und Postverkehr in stets steigendem Maß bevorzugt. Allein im Jahre 1932 ist auf der britischen Linie der Passagierverkehr um 50% gegenüber dem Vorjahr gestiegen [161]). Obwohl alle drei Linien ihren Dienst fast gleich häufig ausüben, bewältigt die britische einen größeren Verkehr als die beiden anderen, da sie England und Indien, also im Verhältnis zu den anderen Linien wichtigere Gebiete miteinander verbindet.

Tabelle 16.

Postbeförderung der Imperial Airways Limited von und nach Indien in den Jahren 1931 und 1932 in kg [161]).

	1931	1932
Nach Indien	21 080	21 263
Von Indien	19 535	21 186
Zus.:	40 615	42 449

Wenn man sich vergegenwärtigt, daß der Zuwachs von 1834 kg in einem Jahr von der britisch-indischen Statistik als nur sehr gering bezeichnet wird, was als eine Folge der allgemeinen Handelsdepression anzusehen ist, ist wahrscheinlich, daß die Zunahme in den Vorjahren besonders groß gewesen ist.

Außer den eben geschilderten Flugstrecken berührt noch eine vierte den Persischen Golf. Diese Verbindung wurde, von Persien angeregt, mit Hilfe der deutschen Junkerswerke hergestellt, denen von der persischen Regierung 1927 eine 5jährige Konzession zur Einrichtung eines regelmäßigen Flugdien-

161) Zusammengestellt nach Dep. of Overs. Tr.: Cond. and Pr. of Unit. Kgd. Tr. in Ind. 1932—1933, S. 60.

stes in Persien[162]) erteilt wurde. Sie führt von Berlin über Königsberg –Moskau– –Odessa –Baku—Teheran nach Buschehr, wo sie Anschluß an die anderen Golflinien oder an den Schnelldampferverkehr des Golfes findet. Auf diesem Wege wird Karachi in 7 Tagen erreicht[163]). Obwohl sich dieser Dienst wegen der Sicherheit und Pünktlichkeit zunehmender Beliebtheit erfreute, mußte er 1931 wegen Zahlungsschwierigkeiten der Junkerswerke, hoffentlich nur vorübergehend, eingestellt werden[164]).

Durch den Verlauf der gewiß noch mehr an Bedeutung gewinnenden Fluglinien ist der Persische Golf ein Verkehrszentrum ersten Ranges geworden. Insbesondere aber für die Briten, die sich in ihm einen wertvollen, festen Stützpunkt für den Flugverkehr schaffen, der mit dem neu entstandenen britischen Hauptflugverkehrshafen Bagdad in engem Zusammenhang steht. Basra wurde zu einem großen Flughafen ausgebaut[165]), und Buschehr ist zu einem Verkehrsknotenpunkt geworden, da dort Fluglinien aus verschiedenen Richtungen zusammentreffen. Ebenso wie diese Hauptflughäfen haben auch die anderen am Golf, Lingah, Bender Abbas, Koweit, Bahrein und Schardja, Flugplätze (s. Karte) erhalten und sind mit allen notwendigen Einrichtungen wie meteorologischen, drahtlosen und Tankstationen versehen worden[166]). Die im NW des Golfes gelagerten Erdölgebiete kommen dieser Verkehrssteigerung natürlich sehr zugute.

So ist der Persische Golf infolge seiner günstigen Lage ein wichtiges Glied im Rahmen der heutigen Weltfluglinien geworden, dessen Bedeutung nicht zu unterschätzen ist.

d) Nachrichtenverkehr.

Im Zusammenhang mit dem Durchgangsverkehr des Persischen Golfes verdient auch der Nachrichtenverkehr besondere Berücksichtigung.

Der Golf wurde von Großbritannien in den Bereich seiner wichtigen Nachrichtenbeförderung nach Indien einbezogen, als sich die Sendung über das Kabel durch das Rote Meer als unzureichend erwies[167]) und einer Ergänzung bedurfte. Zudem war die Verbindung über den Persischen Golf erheblich kürzer

162) Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in Pers., S. 36.
163) Hesse: Englisch-persische Verkehrsfragen, S. 853; Hennig: Weltluftverkehr und Weltluftpolitik, S. 13.
164) Mitt. d. Dtsch.-Pers. Ges., 1932, Nr. 2.
165) Dep. of Overs. Tr.: Ec. Cond. in 'Ir., S. 41.
166) Ettel: a. a. O., S. 224.
167) Hoffmann: Das Kabelnetz der Erde in seiner geschichtlichen Entwicklung, S. 210.

als jene. Die Indo-European Telegraph Co. übernahm in den 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts deren Anlegung, und da England sich wohlweislich schon 1868 das Recht gesichert hatte, im wichtigsten Abschnitt der Verbindung, im Persischen Golf, Kabel an jede beliebige Stelle der Küste führen zu dürfen [168]), war der Anschluß an die Überlandtelegraphen durch den Golf schon bald gebrauchsfertig. Nachdem man nach einigen Jahren die Telegraphenstation vom Kap Musandam nach Hendjam verlegt hatte, da es dort wegen der unerträglichen Hitze keine Besatzung aushalten konnte [169]), und nach und nach Neuanlagen und Ergänzungen gemacht worden waren, ergab sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts folgendes Bild, das sich bis heute unverändert erhalten hat.

Der Anfangspunkt der Golfkabel ist Dschask, ein kleiner, persischer Hafen, der bald hinter der scharfen Umbiegung der persischen Küste zum Golf von Oman hin liegt und nur durch seine Telegraphenstation einige Bedeutung hat. Von diesem Ort, in dem eine Seekabel- und eine Überlandtelegraphenverbindung, beide von Karachi kommend, landen und von dem aus eine Zweiglinie nach Maskat geht, führen zwei Kabelstränge in den Golf hinein [170]). Der eine läuft direkt nach Buschehr, der andere über Hendjam, von wo aus eine Zweiglinie über die Insel Kischm nach Bender Abbas abgeht. Buschehr ist ein wichtiger Kreuzungspunkt, weil sich in ihm die zwei großen Routen vereinigen. Der eine Strang der Seekabellinie findet hier Anschluß an den indo-europäischen Überlandtelegraphen, der über Teheran—Dschulfa—Kertsch—Odessa—Warschau—Thorn—Berlin—Emden—London bis Lowestoft reicht [171]). Das andere Unterseekabel geht von Buschehr aus allein weiter nach Fao, das am westlichen Ufer der äußersten Mündung des Schatt el-Arab liegt. Fao ist ein winziges Dorf, das gegen Ende des vorigen Jahrhunderts von den Türken als Fort ausgebaut wurde [172]) und heute nur wegen seiner zwei Telegraphenstationen zur Geltung kommt. Hier geht das Seekabel in eine Landtelegraphenlinie über, die über Basra—Bagdad—Diarbekr nach Konstantinopel und von dort in verschiedene Richtungen weiter nach Westeuropa verläuft [173]). Diese beiden Linien wurden im Nachrichtenaustausch mit Indien viel benutzt und vermittelten darüber hinaus sogar einen großen Teil des Nachrichtenverkehrs nach Ost- und Australasien. Gegenüber

168) Kuß: a. a. O., S. 22.
169) Hdbch. f. d. P. G., S. 57.
170) Wilson: The Persian Gulf, S. 268; s. Karte.
171) Lenschau: Das Weltkabelnetz, S. 53 f.
172) Schott, S. 66.
173) Pfitzner: Seekabel und Funkentelegraphie im überseeischen Schnellnachrichtenwesen, S. 99 f.

den durch das Rote Meer gehenden Kabeln der Eastern Co.[174]) haben sie trotz direkterer Verbindung als zum größten Teil aus Überlandtelegraphen bestehenden Linien, den Nachteil, teilweise unter dem Einfluß fremder Länder zu stehen, was im Kriegsfall sehr nachteilig sein kann. Doch bei der steten Zunahme, die der Umfang des Nachrichtenverkehrs durch das Schnellnachrichtenbedürfnis des 20. Jahrhunderts erfuhr, waren alle Linien stets voll beschäftigt.

Erst einer neueren technischen Errungenschaft, der drahtlosen Telegraphie, welche die Kabel- und Überlandtelegraphie an Geschwindigkeit, Billigkeit und Massenhaftigkeit weit übertrifft, ist es zuzuschreiben, daß die Verbindungen über den Golf allmählich ihre Bedeutung einbüßen mußten. In Erkenntnis dieser Tatsache übergab die Indo-European Telegraph Co. den wichtigsten, zwischen Europa und Indien liegenden Teil der Linien, zu dem auch die des Golfbereichs gehören, im Jahre 1931 der persischen Regierung[174]). England vollzog diese Abtretung natürlich nicht, bevor es den drahtlosen Nachrichtenschnellverkehr des Persischen Golfes in seinem Sinne ausgebaut hatte, durch Einrichtung von sieben Funkstationen in Basra, Abadan, Buschehr, Lingah, Henidjam, Bahrein und Dschak[175]). Dabei wurde also zum ersten Mal auch die arabische Golfküste direkt an den Nachrichtenverkehr angeschlossen. Diese neuen Stationen haben neben ihrer lokalen Bedeutung, z. B. für Schiffsankündigungen, Wetterdienst usw., die Aufgabe als Sende- und Empfangsstationen den Golf mit allen Weltteilen zu verbinden und dienen so der Hebung seines Verkehrs.

174) Parlamentary Papers: Withdrawal of the Indo-European Telegraph Department from Persia, Cmd. 4089, Bd. 27, 1931/32, S. 6.

175) Wilson: The Pers. G., S. 269. Siehe Karte.

V. Die zukünftige Verkehrsstellung des Persischen Golfes.

A. Allgemeine Beurteilung.

Wir haben gezeigt, daß der Golf aus seiner Bedeutungslosigkeit während der Zeit des reinen Seeverkehrs zu einem Schnellverkehrsweg ersten Ranges geworden ist, und daß diese Entwicklung durch seine naturgegebene Lage geradezu vorherbestimmt war. Daß es sich dabei nicht um nur zufällige und vorübergehende Ursachen handelt, berechtigt zu der Annahme, der Golf werde seine Verkehrsstellung in Zukunft mindestens behalten. Darüber hinaus machen sich eine Reihe neuer Antriebskräfte bemerkbar, die auf eine günstige Weiterentwicklung des Golfverkehrs hindeuten. Es sind schon Pläne in Angriff oder wenigstens in Aussicht genommen, aus denen sich Schlüsse auf den kommenden Verkehr ziehen lassen. Bei einer Betrachtung über die zukünftige Verkehrsstellung lassen sich im großen und ganzen natürlich nur Vermutungen und Voraussagen aussprechen, welche, soweit sie einen realen Hintergrund aufweisen, in aller Kürze berührt werden sollen.

B. Weitere Antriebskräfte.

1. Steigerung der Ölausfuhr.

Eine starke Antriebskraft für die Entwicklung des Golfverkehrs ist die Ölproduktion. Die Ergiebigkeit der südpersischen Erdölquellen nimmt nicht nur nicht ab, sondern ist im Gegenteil sogar noch einer erheblichen Steigerung fähig. Mit der 1933 etwa 6.5 Mill. t betragenden Ölförderung der Anglo-Persian Oil Co. (vgl. Tab. 3) ist bei weitem nicht die volle Produktionsfähigkeit ihres Erdölgebietes erreicht, denn diese soll jährlich 10 Mill. t [1]) erreichen können. Im Gegensatz zu anderen Quellen brauchte das Öl in diesem Gebiet noch nie hochgepumpt zu werden. Darüber hinaus ist bisher eine große Anzahl der fündigen Sonden künstlich gedrosselt [2]) worden wegen des Mangels an Absatzmöglichkeiten auf dem internationalen Petroleummarkt, der eine Folge des augenblicklich auf dem Weltmarkt vorherrschenden Überangebotes an Öl ist. Aber so-

1) Hesse: Zur Gesch. u. Bedtg. d. Anglo-Persian-Oil Co., S. 809.
2) Ebenda, S. 807.

bald ältere Weltförderungsgebiete sich allmählich erschöpfen sollten, wozu verschiedentlich ja schon Ansätze vorhanden sind, wird bei dem an sich fortgesetzt anwachsenden Riesenbedarf an Öl als Heiz- und Treibmittel für Motorschiffe, Automobile, Flugzeuge usw. das verhältnismäßig junge und noch nie voll ausgenutzte Erdölgebiet am Persischen Golf mit voller Produktion in Tätigkeit treten können. In diesem Fall wird natürlich auch der für den Persischen Golf so charakteristische Tankschiffverkehr einen noch größeren Umfang annehmen als bisher.

Abgesehen davon sind erst kürzlich an anderen Stellen der Golfküste erfolgreiche Bohrungen auf Erdöl gemacht worden. Während die der A. P. O. C. bei Koweit einstweilen noch keine besonderen Ergebnisse zeitigten [3]), gelang es der Standard Oil Co. of California, welche daraufhin die Bahrein Oil Co. als Tochtergesellschaft gründete, auf den Bahrein-Inseln Erdölhorizonte zu erbohren, deren jährliche Ergiebigkeit auf durchschnittlich 1 Mill. t geschätzt wird [4]). Da von dort zum ersten Mal im Herbst 1934 Öl ausgeführt worden ist [5]), hat man schon zu Anfang dieses Jahres begonnen, die notwendigen Seeverladeanlagen zu bauen, ohne die eine Ausfuhr nicht gut vonstatten gehen könnte. Wenn die Förderung in Zukunft wirklich den kühnen Erwartungen entsprechen sollte, dann wird Bahrein vermutlich nicht nur der bedeutendste Perlenhafen des Golfes sein, sondern ein großer Ölhafen, ein zweites Abadan, werden. Die amerikanische Erdölgesellschaft hat sich außerdem von dem arabischen Herrscher Ibn Saud die Konzession erwirkt [5]), auf dem der Bahrein-Gruppe gegenüberliegenden arabischen Festland, in der Landschaft Hasa, bohren zu dürfen, da dort von Geologen große erdölführende Horizonte vermutet werden, von denen sich nur die Ausläufer auf Bahrein befinden sollen. Da diese Bohrungen aber augenblicklich noch im Gange sind, ist über tatsächliche Erfolge noch nichts bekannt. Jedenfalls wird hier gefördertes Öl auch über Bahrein zur Verschiffung kommen müssen. Auf einigen Inseln im N des Meerbusens und auf der persischen Küste, an der bis über Kischm hinaus schon seit langem Ölvorkommnisse festgestellt worden sind, (s. S. 47), hat man bis jetzt noch keine Bohrungen unternommen. Sie würden aller Voraussicht nach auch zu günstigen Ergebnissen führen.

Wegen der vielen Erdölausbeutungsmöglichkeiten in den Randzonen des Golfes ist also tatsächlich begründete Aussicht vorhanden, daß dieser durch den gegebenenfalls stark anwachsenden Tankschiffverkehr und neue Ölhäfen noch mehr Be-

3) Industrie u. Handel, 1932, Nr. 89.
4) Neue Züricher Ztg. 1933, Nr. 1205.
5) Lagerstätten-Chronik (Berlin) 1934, Nr. 3.

deutung als Erdölpassierweg gewinnen wird, als er schon heute besitzt.

2. Die wirtschaftliche Entwicklung Persiens.

Ebenso wie die Ölausbeutungskonzession für das Hasagebiet, welche Ibn Saud im Interesse der wirtschaftlichen Erschließung seines Landes bewilligte, eine Steigerung des Tankschiffverkehrs zur Folge haben kann, so wird die Golfschifffahrt bestimmt noch mehr an Umfang zunehmen durch das positive Interesse, das Resa Khan an allen Verkehrs- und Wirtschaftsfragen nimmt, die seinem Lande förderlich sind. (Näheres s. S. 51). In Persien ist allerdings eine Verkehrserschließung die unbedingt notwendige Voraussetzung für jegliche Entwicklung seiner Wirtschaft. Im Gegensatz zu der arabischen Seite des Golfes sind in dem südpersischen Randgebirge neben Ölvorkommnissen eine Unmenge von noch ungehobenen, abbauwürdigen Bodenschätzen vorhanden, wie Eisen, Kupfer, Blei, Nickel, Kobalt, Antimon, Schwefel, Magnesium, Quecksilber und Kohlen[6]). Diese sind bisher nur deshalb völlig ungenutzt geblieben, weil keine ausreichenden Beförderungsmöglichkeiten zur Golfküste hin bestanden. Erst die Eröffnung der augenblicklich noch im Bau begriffenen transpersischen Bahn mit ihrem neuen Endhafen Bender Schapur zusammen mit den neu angelegten Autostraßen zum Golf wird die persische Regierung in den Stand setzen, mit der Ausbeutung der natürlichen Reichtümer ihres Landes zu beginnen. In deren Gefolge werden sich vielleicht auch Industrien entwickeln, da Brennstoffe wie Kohle und vor allem Erdöl in genügender Menge vorhanden sind. Auch wenn eine schon seit langem geplante künstliche Bewässerung des Karungebietes[7]) dann endlich zur Ausführung kommt, wird das durch Fortschritte im Anbau zur wirtschaftlichen Entwicklung Persiens beitragen.

So wird auch die Emanzipierung der orientalischen Länder von fremden Bedrückern und ihre aus eigenem Antrieb fortschreitende Zivilisation zu gesteigerter Ausfuhr der Randländer des Golfes beitragen.

3. Englands Bemühungen um den wirtschaftlichen Aufstieg Iraks.

Eine weitere Steigerung der Golfschifffahrt wird sich ergeben, wenn das nordwestliche Randgebiet des Persischen Golfes,

6) Stahl: Persien und seine wirtschaftlichen Hilfsquellen, S. 234; Hesse: Persien, S. 56 f. u. Schott, S. 31.

7) Schon bei Herzfeld: Eine Reise durch Luristan, Arabistan und Fars, S. 77, erwähnt; zuletzt in der neuen Züricher Ztg. 1932, Nr. 1799.

der Irak, sich zu einem wichtigen Ausfuhrland entwickeln wird. Sein wirtschaftlicher Aufstieg kann viel bedeutender sein als der der beiden anderen Randländer, weil es sich im Gegensatz zu diesen hier nur um die Wiedererweckung des im Altertum als Kornkammer berühmten, zwischen Euphrat und Tigris gelegenen Kulturlandes zu einem der fruchtbarsten Gebiete der Welt handelt. Zudem wird dieses Land seit der erfolgten Übernahme des irakischen Mandates durch Großbritannien von einer europäischen Großmacht beherrscht, die über weit größere Erfahrung und umfangreichere Hilfsmittel verfügt als z. B. Persien. Der britische Unternehmungsgeist ist schon seit Jahren mit großer Tatkraft am Werke, alles wieder neu zu schaffen, was unter der jahrhundertelangen türkischen Mißwirtschaft dem Verfall preisgegeben war.

Nachdem die Briten durch Bahnanlagen, Hafenausbauten und andere Verkehrseinrichtungen wie z. B. Flugplätze im Irak die erforderlichen Vorbedingungen für eine wirtschaftliche Erschließung geschaffen hatten, nahmen sie die Bewässerung in Angriff, um eine vergrößerte Anbaufläche aus dem an sich fruchtbaren, nur lange verödet daliegenden Boden zu gewinnen. Dafür kommt günstigenfalls ein Areal von 20—25 000 qkm in Frage[8]), das schon im Altertum mit Hilfe eines großen Bewässerungssystems unter Kultur stand. Im Rahmen des neuen Bewässerungsprojektes ist die Flußregulierung sowie die Anlage eines Kanalnetzes und von Staudämmen nach dem schon vor dem Krieg ausführlich durchgearbeiteten Plan des englischen Ingenieurs Willcocks[9]) mit den modernsten technischen Hilfsmitteln begonnen worden. Einige Teilarbeiten sind schon beendet, sodaß die Bewässerung während der auf die Frühjahrsüberschwemmungen des Euphrat und Tigris folgenden trockenen Monate, Juni, Juli und August, schon jetzt teilweise in Aktion treten kann.

Wenn die Ausbildung des Bewässerungssystems weiter fortgeschritten ist, will man neben den verschiedensten Getreidearten in erster Linie Baumwolle anpflanzen, für deren Anbau alle Voraussetzungen gegeben sind, um aus der mesopotamischen Ebene ein großes Baumwollgebiet, ein zweites Ägyp-

8) Wagner bestimmte diese Zahl durch genaue Berechnungen in: Die Überschätzung der Anbaufläche Babyloniens und ihr Ursprung, S. 244 ff. als Verbesserung von Sprengers viel zu hoher Schätzung in: Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart. S. 242, auf Grund deren die vielen an die Bagdadbahn geknüpften Hoffnungen betr. einer wirtschaftlichen Erschließung Mesopotamiens so stark übertrieben wurden.

9) Willcocks: The Irrigation of Mesopotamia, S. 1 ff. (vgl. auch den dazu gehörigen Kartenband). Der inzwischen eingetretenen Schwierigkeit durch Versalzung des Bodens hoffte man bald Herr zu werden, Parlamentary Papers: Iraq Cmd. 2438, Bd. 21, 1925.

ten, zu machen [10]). Zur besonderen Unterstützung dieser wirtschaftlichen Entwicklung besteht jetzt im Irak ein „Ministerium für Bewässerung und Ackerbau", das mit der neugegründeten "British Cotton Growing Association" Hand in Hand arbeitet, um durch Kontrolle der richtigen Wasserverteilung, Versuchspflanzungen, Lieferung von Saatgut und Sicherstellung des Absatzes den Ertrag zu fördern [11]). Wegen all dieser verschiedenen Unternehmungen ist bei den günstigen Voraussetzungen mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß Großbritannien sein Ziel erreichen wird. Da die Engländer dazu aber „jahrzehntelange, unermüdliche Arbeit unter Aufwendung großer Kapitalien" [12]) gebrauchen werden, wird es noch manches Jahr dauern, bis die Baumwolle über den Persischen Golf nach Europa ausgeführt werden kann. Wenn es aber soweit ist, wird sie nicht den näheren Weg nach Europa über Haifa einschlagen können, sondern als Massenfracht auf große Schiffsräume angewiesen sein.

Auch der Dattelkultur läßt man im Irak heute wirtschaftliche Förderung zukommen. Im Jahre 1931 ist in Basra eine amtliche Dattelzuchtberatungsstelle eingerichtet worden, die Untersuchungen anstellen und Ratschläge über Anbau, Pflege und Ausfuhr der Datteln erteilen soll [13]). Durch eine solche Maßnahme wird auf jeden Fall eine Steigerung der Produktion und damit des Exportes zu gewärtigen sein, so daß die herbstliche Trampschiffahrt in den Golf aller Voraussicht nach in Zukunft zunimmt, ebenso wie die regelmäßige Linienschiffahrt durch die zukünftige Baumwollausfuhr zunehmen wird.

4. Zunahme des Durchgangsverkehrs.

Eine vielleicht im Verhältnis zur Exportzunahme noch wesentlichere Bedeutung für die Entwicklung des Golfverkehrs wird die Ausführung von Projekten erlangen, die den Durchgangsverkehr betreffen.

a) Bahnprojekt Haifa—Bagdad.

Durch eine in allernächster Zeit sicher praktisch zur Ausführung gelangende Bahnlinie quer über die vorderasiatische Landbrücke werden die im Golf verkehrenden Schnelldampfer als Fortsetzung eine häufigere Benutzung erfahren. Die seit rund 10 Jahren eingerichteten transsyrischen Automobilverbin-

10) Tholens: Die Wasserwirtschaft in Babylonien (Irak Arabi) in Vergangenheit, Gegenwart u. Zukunft, S. 342 u. Graham: The Future of Iraq, S. 283 f.
11) Lufft: a. a. O., S. 168.
12) Hesse: Mesop., S. 178.
13) Eildienst 1933, Nr. 65 u. 1934, Nr. 65.

dungen sind den Engländern noch kein genügend festes verkehrsgeographisches Bindeglied auf dem über den Persischen Golf führenden Weg nach Indien. Daher planen sie schon länger den Bau einer nordarabischen Bahn von Haifa über Annam und Rutbah nach Bagdad [14]), die also ungefähr den Weg der jetzigen südlichen Kraftfahrzeugroute einschlagen und auch zu ihrem Schutz nicht fern von der im Jahre 1934 fertiggestellten Rohrleitung Kerkuk –Haifa verlaufen wird. Dieser Schienenweg wird in Haifa Anschluß an die Bahn nach Kairo finden, womit dann auch endlich die von den Briten erstrebte, strategisch so bedeutungsvolle Verbindung zwischen Indien und der Kap-Kairo-Bahn hergestellt sein wird. Da die Vermessungsarbeiten für die Haifa-Bagdad-Bahn schon abgeschlossen sind [15]), wird ihr Bau sicher in absehbarer Zeit begonnen. Nach seiner Vollendung ist durch dieses Zwischenglied ein neuer Weg nach Indien über den Persischen Golf eröffnet, der die kürzeste bodengebundene Verbindung von Europa dorthin darstellen wird, denn die Bahn wird an Zuverlässigkeit und Sicherheit bestimmt die mit ihr konkurrierenden Kraftwagenlinien übertreffen und sie an Schnelligkeit mindestens erreichen.

b) Erweiterung des Flugverkehrs.

Als Durchgangsweg der Zukunft wird der Persische Golf aber am allermeisten an Bedeutung zunehmen durch die Entwicklung der modernen Luftfahrt, deren Ausmaße sich jedoch in ihrer ganzen Tragweite wohl kaum voraussehen lassen. Abgesehen von einer Zunahme durch die Herstellung besserer und schneller fahrender Flugzeuge, die wahrscheinlich eine billigere Luftreise ermöglichen werden, wird bald eine Ausdehnung der britischen Reichsluftstraße und infolgedessen eine häufigere Benutzung des auf ihr passierenden Flugverkehrs zu erwarten sein. In Vorderindien sollen von Karachi aus nach allen Richtungen hin Verteilerlinien eingerichtet werden, von denen bisher nur eine, nach Madras, besteht [16]). Die lange Bahnfahrt, die sich für viele Indienreisende noch heute an die Landung in Karachi anschließt, hebt die durch die Flugfahrt erreichte Zeitersparnis vielfach wieder auf und macht für die Erreichung einiger Teile Indiens die Seereise nicht viel länger als die Flugreise. Außerdem soll der Flugdienst weiter nach Singapore und von dort aus nach Australien bzw. Hongkong ausgedehnt werden [17]). Schon häufig, zuletzt im Oktober 1934,

14) Hesse: Geopolit. Probl. Englands im vorderen Orient, S. 668.
15) Industrie u. Handel 1932, Nr. 122.
16) Dep. of Overs. Tr.: Cond. and Pr. of Unit. Kgd. Tr. in Ind. 1932—1933, S. 60.
17) Böhm: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik, S. 972.

haben versuchsweise Wettfahrten über die weite Strecke nach Australien stattgefunden, welche eine durchgehende Befahrung als durchaus möglich erwiesen und daher zu Hoffnungen auf eine baldige Ausführung des großzügig geplanten britischen Langflugstreckendienstes berechtigen.

Weniger realen Hintergrund hat das Projekt einer britischen Luftschiffslinie[18]), welche bei möglichst wenig Zwischenlandungen die Strecke England—Ägypten—Indien —Australien über den Persischen Golf befliegen soll. Einem solchen Verkehrsunternehmen stehen bisher noch so viele vorwiegend technische und klimatische Schwierigkeiten entgegen, daß es einstweilen reine Theorie bleibt.

Zusammenfassung.

Die Untersuchungen dieser Arbeit zeigen, wie in der Tat die Verkehrsstellung das besondere Charakteristikum des Persischen Golfes ist, welches ihn wesentlich unterscheidet von den meisten Meeresgolfen. Es ließ sich durch Lagevergleiche und aus seiner vielbewegten Geschichte heraus feststellen, daß seine Verkehrsstellung grundsätzlich lagebedingt ist und durch das Stichwort Durchgangsmeer am treffendsten gekennzeichnet wird. Diese Funktion machte den Golf schon im Altertum und Mittelalter zum Vermittler des damaligen Weltverkehrs, dessen rege Handelsströme von O nach W und umgekehrt ihn fast ausnahmslos passierten. Diese schon damals durch seine Zwischenlage bedingte Verkehrsstellung, die ihn zu dem wichtigsten Handels- und Verkehrszentrum der Alten Welt machte, verlor er aber zu Beginn der Neuzeit mit der Entdeckung neuer, ferner Länder durch das Aufkommen der weiten Ozeanschiffahrt. In jener Zeit schlug der Verkehr zwischen Okzident und Orient den Kapweg ein, der später durch den kürzeren Suezweg abgelöst wurde.

Doch in der neuesten Zeit mußte der Persische Golf aus seiner Lage heraus, die den nun auftretenden Forderungen nach größtmöglichem Schnellverkehr geradezu entgegenkam, da eine Verbindung zwischen Europa und Indien über den Golf ja wesentlich kürzer ist als die über den Suezkanal, unbedingt seine ehemals so bedeutende Verkehrsstellung wiedergewinnen. Diese Entwicklung wurde durch eine Reihe im einzelnen dargelegter Antriebskräfte wesentlich gefördert. Unter diesen ist die Absicht Englands, sein reiches indisches Kolonialreich durch Beherrschung der Verkehrszone des Persischen Golfes als evtl.

18) Kreiser: Englische Luftverkehrspläne, S. 934 f.

Ersatz für den leicht angreifbaren Suezkanal vorbeugend zu sichern, in erster Linie bedeutsam. Die Briten hatten den Golf selbst während der Zeit seiner Bedeutungslosigkeit nicht aus den Augen verloren. Ihr großes Interesse und ihre zielsicheren Bemühungen um eine unerschütterliche Position am Golf, welche vielfach, vor allem in dem großartigen, deutschen Bagdadbahnprojekt auf heftige Gegnerschaft stießen, machten den Golf um die Jahrhundertwende zudem zu einer geopolitischen Konzentrationszone ersten Ranges.

So ist der Weg über den Persischen Golf heute allmählich wieder ein Weltverkehrsweg geworden. Der Meerbusen ist im Anschluß an den Weg über die vorderasiatische Landbrücke das ausschlaggebende Hauptglied im Rahmen des Persischen Golf-Weges und hat eine dominierende Sammellage, deren Fäden noch viel weiter gespannt sind als bei der entsprechenden Verkehrslage im Altertum und Mittelalter. Von Europa her strömen aus verschiedenen Richtungen Schnellverkehrsverbindungen, Flug- und Nachrichtenverkehrswege sowie Bahn- und Automobillinien, in diesem Verkehrszentrum zusammen, um weiter nach Indien und von dort jeweils nach Australien, in die Südsee oder nach Ostasien zu führen. Diese erneute Verkehrsbedeutung hat natürlich in mannigfacher Hinsicht Einwirkungen auf die Verkehrsverhältnisse im Golf, wie auf die Einrichtung von drahtlosen Stationen, Flugplätzen, Hafenanlagen u. a. m., die ihrerseits dem Durchgangsverkehr förderlich sind. Selbstverständlich wird dieser kürzeste Weg nur von dem eilenden Personen- und Nachrichtenverkehr, sämtlichem Postverkehr und dem Eilfrachtverkehr leicht verderblicher Güter, die nicht zuviel Raum beanspruchen, benutzt, während dem Suezweg nach wie vor die Passage aller Massenfrachten, die nicht häufig umgeladen werden können und großräumige Verkehrsmittel zu ihrer Beförderung benötigen, vorbehalten bleibt. So werden diese beiden Verkehrswege, der weltbekannte, ausgesprochene Seeweg und der in seiner neuen Bedeutung noch nicht genügend beachtete Persische Golf-Weg als Massenverkehrs- bzw. Schnellverkehrsweg auch in Zukunft nebeneinander bestehen. Dabei ist aus den verschiedenen, oben dargelegten geographischen Gründen im Umkreis des Golfes anzunehmen, daß der Persische Golf infolge seiner günstigen Durchgangslage für den modernen Weltschnellverkehr in Zukunft in noch höherem Grade als bisher als Vermittler an Bedeutung gewinnen wird.

LITERATUR-VERZEICHNIS.

Ainsworth, William Francis: The River Karún, an Opening to British Commerce. London 1890.

Andrew, William Patrick: Euphrates Valley Route to India, in Connection with the Central Asian and Egyptian Question. London 1882.

Ardalan, Hadji Ali Gholi Khan: Die Stellung Persiens in der Weltwirtschaft. Diss. Berlin 1930.

Aublé, Emile: Bagdad, son Chemin de Fer, son Importance, son Avenir. Paris 1917.

D'Avril, A.: Le Golfe Persique. Route de l'Inde et de la Chine. Questions Diplomatiques et Coloniales. Paris, XI, 1901, S. 129 ff.

Banse, Ewald: Der Orient, Teil II und III. Leipzig 1910.

— Auf den Spuren der Bagdadbahn. Abenteuer und Forschungen im Orient. Bd. IV. Weimar 1913.

— Die Türkei. Braunschweig 1915.

Berghaus, Hermann: Gegenwärtige und künftige Wege nach Ostindien. Peterm. Mitt. 1863, S. 143 ff.

Blanchard, Raoul: La Route du Désert de Syrie (Damas-Bagdad). Annales de Géographie, Paris 1925, 34, S. 235 ff.

Blanckenhorn, Max: Syrien, Arabien und Mesopotamien. Hdbch. d. regionalen Geologie. Bd. V, Abtlg. 4, Heft 17, Heidelberg 1914.

Bleiber, Fritz: Die Bahrain-Inseln. Ztschr. f. Geopolitik, 1929, 6, S. 988 ff.

Böhm, A. R.: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik. Ztschr. f. Geopolitik, 1928, 5, S. 968 ff. u. 1929, 6, S. 70 ff.

Boehm, Edgar Collins: The Persian Gulf and South Sea Isles. London 1904.

Bordat, Gaston: Voyage autour du Golfe Persique, en Mésopotamie et en Perse. La Géographie 1902, 5, S. 234 f.

Bouvier, M.: Le Transpersan. Ann. de Géogr. 1930, 39, S. 657 ff.

Brenner, Richard: Maskat. Perlen- und Fischhandel des Persischen Golfes. Peterm. Mitt. 1873, S. 60 ff. bzw. S. 37 f.

Burchardt, Hermann: Ostarabien von Basra bis Maskat auf Grund eigener Reisen. Ztschr. d. Ges. f. Erdkunde, Berlin 1906, S. 305 ff.

Butterfield, Paul K.: The Diplomacy of the Bagdad Railway 1890—1914. Diss. Göttingen 1932.

Cameron, Verney Lovett: Our Future Highway. London 1880, 2 Bde.

Candler, Edmund: The Long Road of Bagdad. London 1919, 2 Bde.

Champaign, I. U. Bateman: On the Various Means of Communication between Central Persia and the Sea. Proceedings of the Royal Geographical Society. London 1883, 5, S. 121 ff.

Cheesman, R. C.: From Ocair to the Ruins of Salwa. Geographical Journal 1923, 62, S. 321 ff.

Chesney, Francis Rawdon: Narrative of the Euphrates Expedition carried on by order of the British Government during the Years 1835, 1836 and 1837. London 1868.

Colvill, W. H.: Land Journey along the Shores of the Persian Gulf. Proc. of the R. Geogr. Soc. 1867, 11, S. 36 ff.

Constable, C. G.: On the Physical Geography of the Persian Gulf. Transactions of the Bombay Geographical Society 1860, 15, S. XIII ff.

Consul, M. H.: Motor Routes across the Syrian Desert. Geogr. Journ. 1923, 62, S. 468.

Contzen, Leopold: Die letzten Tage von Ormuz, mit Ausblicken auf die gegenwärtigen Verhältnisse am Persischen Golf. Progr. d. Königl. Gymn. zu Bonn 1903.

Costes, E.: The Present Situation in the Persian Gulf. The Contemporary Review 1904, 85, S. 480 ff.

Cowper, H., Swainson: Through Turkish Arabia. A Journey from the Mediterranean to Bombay by the Euphrates and Tigris Valleys and the Persian Gulf. London 1894.

Crespin: Le Golfe Persique. Au point de vue sanitaire, commercial et diplomatique. Bulletin de la Société de Géographie de Marseille 1902, 26, S. 170 ff.

Curzon, George, N.: Persia and the Persian Question. London 1892, 2 Bde.

Danvers, E. C.: The Persian Gulf Route and Commerce. Imperial and Asiatic Quarterly Review. London 1888, 5, S. 384 ff.

Dix, Arthur: Die weltpolitische Schnittfläche. Pet. Mitt. 1916, S. 443 f.

Doevel, Hans: Persiens Auswärtige Wirtschaftsbeziehungen, Hamburg 1933.

Ebtehaj, G. H.: Guide Book on Persia. Tehran 1932.

Ettel, C.: Die eurasiatischen Luftlinien der westeuropäischen Kolonialmächte. Ztschr. f. Geopolitik 1930, 7, S. 214 ff.

Fehlinger, H.: Schiffahrt auf den mesopotamischen Flüssen. Ztschr. f. Binnenschiffahrt. Berlin 1920, 27, S. 238 f.

Ferrin, Augustin, W.: Persia's Railway Program. Commerce Reports. Washington 1929, 32, S. 614 ff.

Filkowitsch, N.: Der Persische Golf und Rußlands Interessen. Der Neue Orient. Berlin 1917, I, S. 12 ff.

Fitger, E.: Die Bagdadbahn und der Weltverkehr. Deutsche Rundschau für Geographie. Wien 1913/14, 36, S. 393 f.

Fontanier, V.: Voyage dans l'Inde et dans le Golfe Persique. Paris 1844, 2 Bde.

Fraser, Lovat: India under Curzon and After. London 1911.

Funck, Bernhard: Der Iran. Unsere Brücke nach Indien und Asien. Koloniale Rundschau 1917, 17, S. 368 ff.

Funke, Max, R.: Zur Geographie des Persischen Meerbusens. Dtsch. Rundsch. f. Geogr. 1911, 33, S. 569 ff.

— Das Handelsstraßen- und projektierte Eisenbahnsystem in Persien. Ztschr. f. Weltverkehr und Weltwirtschaft, 1912/13, II, S. 548 ff.

Genthe, Siegfried: Der Persische Meerbusen. Geschichte und Morphologie. Diss. Marburg 1896.

Goldsmid, Frederic, John: Telegraph and Travel. A Narative of the Formation and Development of Telegraphic Communication between England and India. London 1874.

Graham, R. I. D.: The Future of Iraq. The Scottish Geographical Magazine. 1927, 43, S. 281 ff.

Graßmann, Joachim: Die Schiffahrt in Mesopotamien. Der Neue Orient, Heft 11, Halle 1916.

Grießbauer, Ludwig: Die internationalen Verkehrs- und Machtfragen an den Küsten Arabiens. Schriften d. Deutsch-Asiatischen Gesellschaft, Berlin 1907, Heft 4.

— Arabische Wirtschafts- und Verkehrsprobleme. Ztschr. f. Weltverk. u. Weltwirtsch. 1912/13, II, S. 529 ff.

Grothe, Hugo: Die Bagdadbahn. München 1902.

— Persien. Zur Natur und Wirtschaft von Vorderasien. Teil I, Frankfurt 1911.

Hanslick, Erwin: Rußlands und Englands Orientpolitik in Persien und am Persischen Golf. Österr. Monatsschr. f. d. Orient. 1914, S. 51.

Hassert, Kurt: Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin u. Leipzig 1931.

Hennig, Richard: Suez und Bagdad. Die Zukunft. Berlin 1910, 73, S. 255 ff.

— Der Weltverkehr der Vorzeit und des Altertums. Prometheus 1912, 23, S. 65 ff., S. 81 ff. u. S. 101 ff.

— Die deutschen Bahnbauten in der Türkei, ihr politischer, militärischer und wirtschaftlicher Wert. Schriftensammlung des deutschen Vorderasienkomitees. Leipzig 1915, S. 335 ff.
— Der verkehrsgeographische Wert des Suez- und des Bagdad-Weges. Geogr. Zeitschr. 1916, 22, S. 649 ff.
— Zur Frühgeschichte des Seeverkehrs im Indischen Ozean. Slg. Meereskunde, 1919, 13, Heft 7.
— Weltluftverkehr und Weltpolitik. Weltpolitische Bücherei, Bd. 20, Berlin 1930.

Herrmann, Albert: Alte Verkehrsbeziehungen zwischen China und Vorderasien. Ztschr. f. Weltverk. u. Weltwirtsch. 1911/12, I, S. 558 ff.
— Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 n. Chr. Geb. Veröffentl. d. Forsch. Inst. f. vgl. Religionsgesch. a. d. Univ. Leipzig 1922, Nr. 7, S. 3 ff.

Hertz, Amelia: Die Kultur um den Persischen Golf und ihre Ausbreitung. Klio, Beitr. z. alten Geschichte, Leipzig 1930, Beiheft 20.

Herzfeld, Ernst: Eine Reise durch Luristan, Arabistan und Fars. Pet. Mitt. 1907, S. 49 ff. u. S. 73 ff.

Hesse, Fritz: Mesopotamien. Ungedr. Diss. München 1923.
— Der Außenhandel Persiens 1927/28. Sonderdr. d. Dtsch.-Pers. Ges. Berlin 1929.
— Englisch-persische Verkehrsfragen. Ztschr. f. Geopol. 1928, 5, S. 850 ff.
— Das Deutsch-Persische Vertragswerk vom 17. Februar 1929. Sonderdr. d. Dtsch.-Pers. Ges. Berlin 1929.
— Geopolitische Probleme Englands im vorderen Orient: (Die Umwertung der Bagdadbahn.) Ztschr. f. Geopol. 1929, 6, S. 662 ff.
— Zur Geschichte und Bedeutung der Anglo-Persian-Oil Co. Ztschr. f. Geopol. 1929, 6, S. 805 ff.
— Persien. Entwicklung und Gegenwart. Weltpol. Bücherei, Bd. 26, Berlin 1932.

Heyd, Wilhelm: Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Stuttgart 1879, 2 Bde.

Hill, Roderic: The Bagdad Air Mail. London 1929.

Himer, Kurt: Geschichte der Hamburg-Amerika-Linie. Festschr., Hamburg 1922, Teil 2.

Hochholzer, Hans: Zur Geopolitik des Flugwesens. Ztschr. f. Geopol. 1930, 7, S. 243 ff.

Hoepli, Henry, U.: England im nahen Osten. Das Königreich Irak und die Mossulfrage. Diss. Erlangen 1931.

Hoffmann, Theobald: Das Kabelnetz der Erde in seiner geschichtlichen Entwicklung. Mitt. d. Geogr. Ges. München, 1927, 20, S. 179 ff.

Hollweg, Carl: Indopazifische Ölprobleme. Ztschr. f. Geopol. 1924, 1, S. 154 ff.

de Hoogerwoerd, R. C. Keun: Die Häfen und Handelsverhältnisse des Persischen Golfes und des Golfes von Oman. Ann. d. Hydrographie 1889, 17, S. 189 ff.

Hoskins, Halford, Lancaster: British Routes to India. London 1928.

Hübner's Geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. Wien 1932.

Imbart de la Tour, Jean: Les rivalités internationales en Perse et dans le Golfe Persique. Revue de Géographie, Paris 1902, 51, S. 491 ff.

Kanitz, F.: Verbindungsproject des persischen Golfes mit dem Mittelmeere. Mitt. d. geogr. Ges. Wien, 1870, 13, S. 648 ff.

Keeling, E. H.: The Damascus-Baghdad Motor Route. G. J. 1924, 63, S. 150 ff.

Kornrumpf, Martin: Werdender Weltluftverkehr. Ztschr. f. Geopol. 1933, 10, S. 646 ff.

Kreiser, W.: Englische Luftverkehrspläne. Ztschr. f. Geopol., 1925, 2, S. 934 ff.

Kriner-Fischer, Eva: Das südpersische Erdölindustriegebiet und seine Erschließung. Geogr. Ztschr. 1934, 40, S. 16 ff.

Kuß, Walter: Handelsratgeber für Persien. Berlin 1911.
Landon, Perceval: Basra and the Shatt-ul-Arab. Journal of the Royal Society of Arts, London 1915, 63, S. 505 ff.
Langhans-Ratzeburg, Manfred: Die geopolitischen Reibungsgürtel der Erde. Ztschr. f. Geopol. 1929, 6, S. 158 ff.
Lenschau, Thomas: Das Weltkabelnetz. Angewandte Geographie I, Halle 1903.
Lesch, Walter: Arabien. Diss. München 1931.
Lewin, Evans: The German Road to the East. An Account of the „Drang nach Osten" and of Teutonic Aims in the Near and Middle East. London 1916.
Loewy, Karl: Englische Verkehrspolitik im Mittleren Osten. Ztschr. f. Geopol. 1929, S. 672 ff.
Lufft, Hermann: Das britische Weltreich. Leipzig 1930.
Lynch, H. F. B.: Railways in the Middle East. The Imp. and As. Quart. Rev. 1911, 31, S. 225 ff.
Mackie, I. B.: Hasa: an Arabian Oasis. G. J. 1924, 63, S. 189 ff.
März, Josef: Die Zugänge zum indischen Lebensraum. Ztschr. f. Geopolitik, 1924, 1, S. 366 ff.
Geopolitische Probleme am Persischen Golf. Drygalski-Festschr. München 1925, S. 163 ff.
Maull, Otto: Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeeres. Geogr. Ztschr. 1917, 23, S. 232 ff. u. S. 294 ff.
Mecking, Ludwig: Die Seehäfen in der geographischen Forschung. P. M. E. 1930, S. 326 ff.
Mertens, K.: Eine Reise nach dem Persischen Golf. Dtsch. Geogr. Bl. Bremen 1887, X, S. 49 ff. u. S. 113 ff.
Miles, Samuel, Barret: The Countries and Tribes of the Persian Gulf. London 1919, 2 Bde.
de Millon, Ch.: Golfe Persique et Chemin de Fer de Bagdad. Bulletin de la Société de Géographie de Lille, 1907, 28, S. 272 ff.
Mittelholzer, W.: Persienflug. Zürich 1925.
Mohr, Anton: Den persiske Bukt. Oslo 1929.
de Morgan, J.: Mission scientifique en Perse. Tome I et II: Etudes Géographiques. Paris 1894/95, 3 Bde.
Moritz, B.: Die Verkehrsverhältnisse in Mesopotamien. Mitt. d. Geogr. Ges. Hamburg 1889/90, 2, S. 146 ff.
Neveu-Lemaire, M.: La Voie la plus rapide vers la Perse et les Indes par la Traversée du Désert de Syric. La Géogr. 1925, 44, S. 253 ff.
v. Niedermayer, Oskar: Die geopolitischen Grundlagen des eurasiatisch-afrikanischen Übergangserdraums. Drygalski-Festschr. München 1925, S. 140 ff.
v. Oesterreicher, T. L.: Der Persische Golf. Österr. Monatsschr. f. d. Orient. 1877, 3, S. 193 f.
v. Oppenheim, Max: Vom Mittelmeer zum Persischen Golf. Berlin 1899/1900, 2 Bde.
Partsch, Joseph: Geographie des Welthandels. Breslau 1927.
Paschen, W.: Alte und neue Eisenbahnpläne in Persien. Arch. f. Eisenbahnwesen, 1927, 50, S. 816 ff.
Pavie, Th. M.: La Mer Rouge et le Golfe Persique. Revue des Deux-Mondes, 1844, XIV, 2, S. 187 ff.
Pein, C.: Bericht über die Fahrt der Bark Ella von Batavia nach Bandar Abbâss, Bûschar und Bassra. Ann. d. Hydrogr. 1883, 11, S. 420 ff.
Pelly, Lewis: On the Geographical Capabilities of the Persian Gulf as an Area of Trade. Proc. of the R. Geogr. Soc. 1864, S. 18 ff.
Pfitzner, Helmuth: Seekabel und Funkentelegraphie im überseeischen Schnellnachrichtenwesen. Diss. Leipzig 1931.
Philby, Harry: Das geheimnisvolle Arabien. Leipzig 1925, 2 Bde.

Prothero, G. W.: Persian Gulf. Handbooks prepared under the direction of the Historical Section of the Foreign Office, Nr. 76, London 1920.
Raunkiaer, Barclay: Auf dem Kamelrücken durch das Land der Wahabiten. Mitt. d. Geogr. Ges. Hamburg, 1917, XXX, S. 187 ff.
Rausch v. Traubenberg, Paul: Hauptverkehrswege Persiens. Diss. Halle 1890.
Reichel, K.: Die geschichtlichen und jetzigen Verkehrsstraßen aus dem Euphrat- und Tigrisbecken nach den Nachbarländern. Progr. 1900 d. St. Lehranst. z. Charlottenburg.
v. Richthofen, Ferdinand: Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie. Berlin 1908.
Rohrbach, Paul: Die wirtschaftliche Bedeutung Westasiens. Angew. Geogr. Serie I, Heft 2, Halle 1902.
— Die Bagdadbahn. Berlin 1911.
Rosen, Friedrich: Persien in Wort und Bild. Berlin 1926.
Rouire, A.: La Rivalité anglo-russe au XIXe Siècle en Asie. Golfe Persique. Paris 1908.
Salt, A. E. W.: Imperial Air Routes. London 1930.
Schläfli, Alexander: Skizze der politisch-territorialen Verhältnisse der Gestadeländer des Persischen Golfes. Pet. Mitt. 1863, S. 210 ff.
Schlagintweit, Max: Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien. Schr. d. Dtsch.-Asiat. Ges. Heft 2, Berlin 1906.
Schmidt, Walther: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England. Geogr. Ztschr. 1917, 23, S. 197 ff.
Schneider, Siegmund: Die deutsche Baghdâdbahn in ihrer Bedeutung für Weltwirtschaft und Weltverkehr. Wien u. Leipzig 1900.
Schott, Gerhard: Der Salzgehalt des Persischen Golfes und der angrenzenden Gewässer. Ann. d. Hydrogr. 1908, 36, S. 296 ff.
— Die Hauptwege des Seeverkehrs, besonders der deutschen Handelsschiffahrt, vom militärgeographischen Standpunkte aus. Geogr. Ztschr. 1915, 21, S. 657 ff.
— Geographie des Persischen Golfes und seiner Randgebiete. Mitt. d. Geogr. Ges. Hamburg, 1918, XXXI, S. 1 ff. (zit.: Schott).
— Ozeanographie und Klimatologie des Persischen Golfes und des Golfes von Oman. Beilage zu den Ann. d. Hydrogr. 1918, 46.
Schweer, Walther: Die türkisch-persischen Erdölvorkommen. Hamburg 1919.
— Die Ölbunker- und Kohlenstationen der Welt. Schiffahrts-Jahrb. 1925, 7, S. 438 ff.
v. Schweiger-Lerchenfeld, Amand: Culturbilder vom Persischen Golf. Österr. Monatsschr. f. d. Orient. 1878, S. 65 ff. u. S. 90 ff.
v. Seidlitz, N.: Dr. S. Marks Reisen am Persischen Meerbusen. Globus 1898, 73, S. 392 ff.
Spangenberg, H.: Die Veränderungen des Seeverkehrs im Indischen Ozean seit dem Weltkriege. Stuttgarter Geogr. Studien, Reihe A, Heft 22/23, 1930.
Sprenger, A.: Babylonien. Das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart. Heidelberg 1886.
Stahl, A. F.: Persien. Hdbch. d. region. Geol. Bd. V, Abtlg. 6, Heidelberg 1911.
— Persien und seine wirtschaftlichen Hilfsquellen. Geogr. Ztschr. 1928, 34, S. 227 ff.
Steffen, Hans: Arabien tritt in die Weltpolitik ein. Ztschr. f. Geopolitik, 1928, 5, S. 1024 ff.
Stiffe, Arthur, W.: Ancient Trading Centres of the Persian Gulf. Siraf, G. J. 1895, 6, S. 166 ff.; Kais, G. J. 1896, 7, S. 644 ff.; Pre-Mohammedan Settlements G. J. 1897, 9, S. 309 ff.; Maskat G. J. 1897, 10, S. 608 ff.; Kharag Island G. J. 1898, 12, S. 179 ff.; Kung G. J. 1899, 13, S. 294 ff.; Bandar 'Abbas G. J. 1900, 16, S. 211 ff.
Stürken, Alfred: Reisebriefe aus dem Persischen Golfe und aus Persien. Mit. d. Geogr. Ges. Hamburg 1906, XXII, S. 69 ff.

Stuhlmann, Franz: Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England. Hamburgische Forsch., Heft 1, Hamburg 1916.
Sykes, Molesworth, P.: Le Golfe Persique. Le Mouvement Géographique Bruxelles 1902, 19, S. 153 ff.
Sykes, Percy: A History of Persia. London 1930, 2 Bde.
Tewfik, Ismail Hakki Bey: Die Bahrein-Inseln. Ztschr. f. Geopol. 1932, 9, S. 408 ff.
Tholens, Rudolf: Wasserwirtschaft in Babylonien. (Irak Arabi) in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Ztschr. d. Ges. f. Erdkunde, Berlin 1913, S. 328 ff.
— Die Häfen von Alexandrette und Basra und ihre Bedeutung für Bagdad. Ztschr. f. Weltverk. u. Weltwirtsch. 1914/15, 4, S. 51 ff.
Tomaschek, Wilhelm: Topographische Erläuterung der Küstenfahrt Nearchs vom Indus bis zum Euphrat. Sitz. Ber. d. Phil. Hist. Cl. d. Kaiserl. Akad. d. Wiss. Wien 1890, Bd. 121, S. 1 ff.
Tzschirner, Hans, Erich: Streifzüge um den Persischen Golf. Berlin 1917.
Uhlig, Carl: Mesopotamien. Ztschr. d. Ges. f. Erdkunde, Berlin 1917, S. 333 ff., S. 397 ff. u. S. 530 ff.
Vadala, R.: Le Golfe Persique. Paris 1920.
Wagner, Hermann: Die Überschätzung der Anbaufläche Babyloniens und ihr Ursprung. Nachricht v. d. Königl. Ges. d. Wiss. zu Göttingen, Phil hist. Cl. aus d. Jahre 1902, Heft 2, S. 224 ff.
Welsch, O.: Neue Wege und Pläne in Vorderasien. Ztschr. f. Geopolitik, 1928, 5, S. 495 ff.
Willfort, Fritz: Zur Entwicklung des Verkehrs im heutigen Persien. Mitt. d. Georg. Ges. Wien, 1928, 71, S. 354 ff.
Willcocks, William: Mesopotamia: Past, Present and Future. G. J. 1910, 35, S. 1 ff.
— The Irrigation of Mesopotamia (+ Kartenband). London 1911.
Wilson, Arnold, T.: The Persian Gulf. The Edinburgh Review 1924, 240, S. 284 ff.
— The Delta of the Shatt al 'Arab and Proposals for dredging the Bar. G. J. 1925, 65, S. 225 ff.
— A Periplus of the Persian Gulf. G. J. 1927, 69, S. 235 ff.
— The Persian Gulf. A historical Sketch from the earliest Times to the Beginning of the 20 h Century. Oxford 1928.
— Persia. London 1932.
Wolkowitz, R.: Bericht über Häfen am Golf von Persien. Ann. d. Hydrogr. 1887, 15, S. 432 ff.
Woods, H. Charles: The Bagdad Railway and its Tributaries. G. J. 1917, 50, S. 32 ff.
Yule, Henry: The Book of Ser Marco Polo, the Venetian. London 1880, 2 Bde.
Zwemer, S. M.: Three Journeys in Northern Oman. G. J. 1902, 19, S. 54 ff.

Arabia. Handbooks prepared under the Direct. of the Hist. Sect. of the For. Off. Nr. 61, London 1920.
Die Bagdadbahn und der Persische Golf. Dtsch. Rundsch. f. Geogr. 1908, 30, S. 385 ff.
Englische Dokumente zur Erdrosselung Persiens. Berlin 1917.
Handbuch für den Persischen Golf. Marineleitung, Berlin 1929/30.
The Indian Year Book. Bombay 1933.
Hydrographischer Teil des Berichts über die Reise von Singapore nach Colombo durch den Persischen Golf (Mascat, Bushire, Linga, Mascat) über Aden nach Port Said. Ann. d. Hydrogr. 1899, 27, S. 577 ff.
Sailing Directions for the Persian Gulf including the Gulf of Oman and the Mekran Coast. Washington 1931.
The Statesman's Year-Book. London 1933.
Verzeichnis der Leuchtfeuer und Signalstellen aller Meere. Teil IX, S. 56 ff. Marineleitung, Berlin 1927.

Statistiken, Konsulats- und Jahresberichte.

Statisstique Commerciale de la Perse: Tableau Générale du Commerce avec les Pays étrangers pendant l'année économique du 1er Tir 1310 au 31 Khordad 1311. Teheran 1333. (zit.: Statistique Pers.)

Department of Overseas Trade: (Fortsetzung der englischen Konsulatsberichte) Economic Conditions in the Persian Gulf. London 1929 (zit.: Dep. P. G.).

Department of Overseas Trade: Economic Conditions in Persia. London 1930.

Department of Overseas Trade: Economic Conditions in 'Iraq. London 1933.

Department of Overseas Trade: Conditions and Prospects of United Kingdom Trade in India 1932—1933. London 1933.

Government of Iraq: Administration Reports of the Department of Customs and Excise for the Financial Years 1928—1932. Baghdad.

Special Report by His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on the "Progress of 'Iraq" during the Period 1920—1931. London 1931.

Jahresberichte der Anglo-Persian Oil Co.

Parlamentary Papers (Blaubücher).

Deutsche, englische, amerikanische, französische und belgische Tageszeitungen und Wirtschaftsberichte.

Karten.

Deutsche Seekarten:

Nr. 296: Arabisches Meer (Persischer Golf) 1:3 500 000
Nr. 347: Persischer Golf 1:1 000 000
Nr. 348: Straße von Hormus 1: 350 000
(Alle drei berichtigt bis Juli 1934).

Britische Admiralitätskarten:

Nr. 753: Entrance of the Persian Gulf. London 1872.
Nr. 1235: Mouth of the Euphrates, Shatt al Arab and Bahmischir River. London 1898.
Nr. 5011: Plans in the Persian Gulf. 1916. (Berichtigt bis 1933).

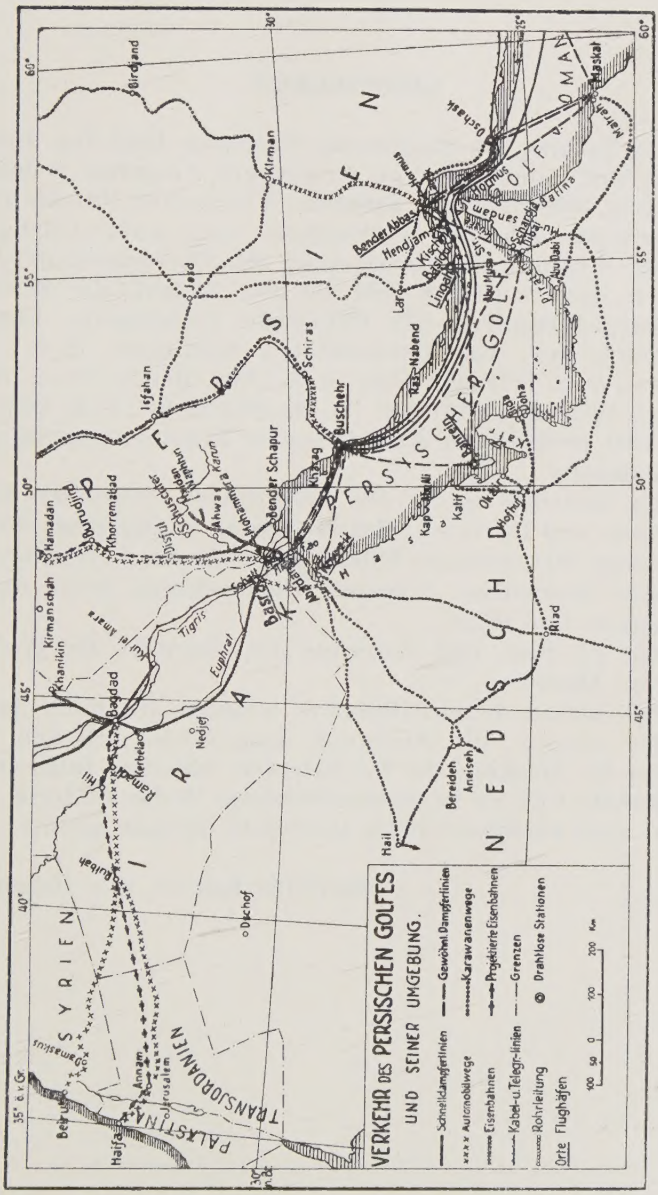
Lower Mesopotamia between Baghdad and the Persian Gulf. 1:1 000 000. Topographical Section, General Staff. Nr. 2563. London 1911.

Persian Gulf. Geographical Sect., Gen. Staff. Nr. 2957. War Office 1924.

Hunter, F. F.: Map of Arabia and the Persian Gulf. 1:3 000 000. 4 Blätter. Kalkutta 1908. Neue Ausgabe 1916.

Blatt 66 und 67 in Stieler's Handatlas. 10. Aufl., 1925.

Blatt 27 e und f in Meyer's großem Handatlas. Leipzig 1933.


VERKEHR DES PERSISCHEN GOLFES
UND SEINER UMGEBUNG.
Schnelldampferlinien
Gewöhnl. Dampferlinien
Automobilwege
Karawanenwege
Eisenbahnen
Projektierte Eisenbahnen
Kabel- u. Telegr.-Linien
Grenzen
Rohrleitung
Drahtlose Stationen
Orte
Flughäfen
PERSISCHER GOLF
ARABISCHE WÜSTE
SYRIEN
PALÄSTINA
TRANSJORDANIEN
IRAK
PERSIEN
OMAN
Bagdad
Basra
Buschehr
Bender Abbas
Maskat
Hamadan
Isfahan
Schiras
Kirman
Yezd
Bahrein
Doha
Dschof
Hail
Riad
Amman
Jerusalem
Haifa
Beirut
Damaskus
Aleppo
Kirkuk
Kerbela
Nedjef
Euphrat
Tigris
Schatt el Arab
Kuwait
Ahwas
Dizful
Kerman
Lingeh
Charg
Kais
Bahrein
Katar
Abu Dhabi
Sharjah
Dubai
Muscat
Sohar
Ibri
Buraimi
Nizwa
Sur
Ras el Hadd
Ras Musandam
Hormuz
Bereideh
Aneiseh
Kalif
Okair
Dschebel Dukhan
Ras Tanura
Dhahran
Hofuf
Abqaiq
Ain Dar
Kasr-Nabend
Laft
Kischm
Bender Lingeh
Hengjam
Ostkap
Birdjand
Khorramschah
Dizful
Kirmanschah
Khanikin
Rutbah
Ramadi
Hit
Kut el Amara
Mossul
Aleppo
Damaskus
Beirut
Haifa
Jerusalem
Amman
Dschof
Nedjef
Kerbela
Bagdad

LEBENSLAUF.

Als Tochter des Studienrats Professor Dipl.-Ing. Gerhard Hunnius und seiner Ehefrau Frieda geb. Gogarten wurde ich am 20. Juni 1909 zu Hagen geboren. Von Ostern 1915 bis Ostern 1919 besuchte ich die Volksschule und anschließend das städtische Lyzeum und Oberlyzeum mit Oberrealschulrichtung zu Hagen, das ich Ostern 1929 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Darauf studierte ich Philologie (Geographie, Englisch, Französisch) an den Universitäten Göttingen (S.-S. 1929), München (W.-S. 1929/30), Wien (S.-S. 1930), Berlin (W.-S. 1930/31 und S.-S. 1931) und Münster (W.-S. 1931/32 bis S.-S. 1933). Im Herbst 1931 bestand ich die lateinische Ergänzungsprüfung für Realgymnasien.

Ich besuchte u. a. die Vorlesungen folgender Herren Professoren und Dozenten: Brandl, Distel, v. Drygalski, Förster, Gamillscheg, Heinermann, Hilka, Keller, Krebs, Lerch, Mecking, Meinardus, Mortensen, Niemeier, Oberhummer, Rühl, Suchier, Sueß, Voßler und Wild.

Am 22. Juni 1934 heiratete ich Stadtrat Dr. Wolfgang Kayser zu Hagen.

Seit meiner Exmatrikulation widmete ich mich der vorliegenden Arbeit. Die Anregung dazu erhielt ich von Herrn Professor Dr. Mecking, der ihr jederzeit lebhaftes Interesse entgegenbrachte und sie in wohlwollendster Weise förderte, wofür ich ihm auch an dieser Stelle aufrichtig danken möchte.

Mathilde Kayser, geb. Hunnius.